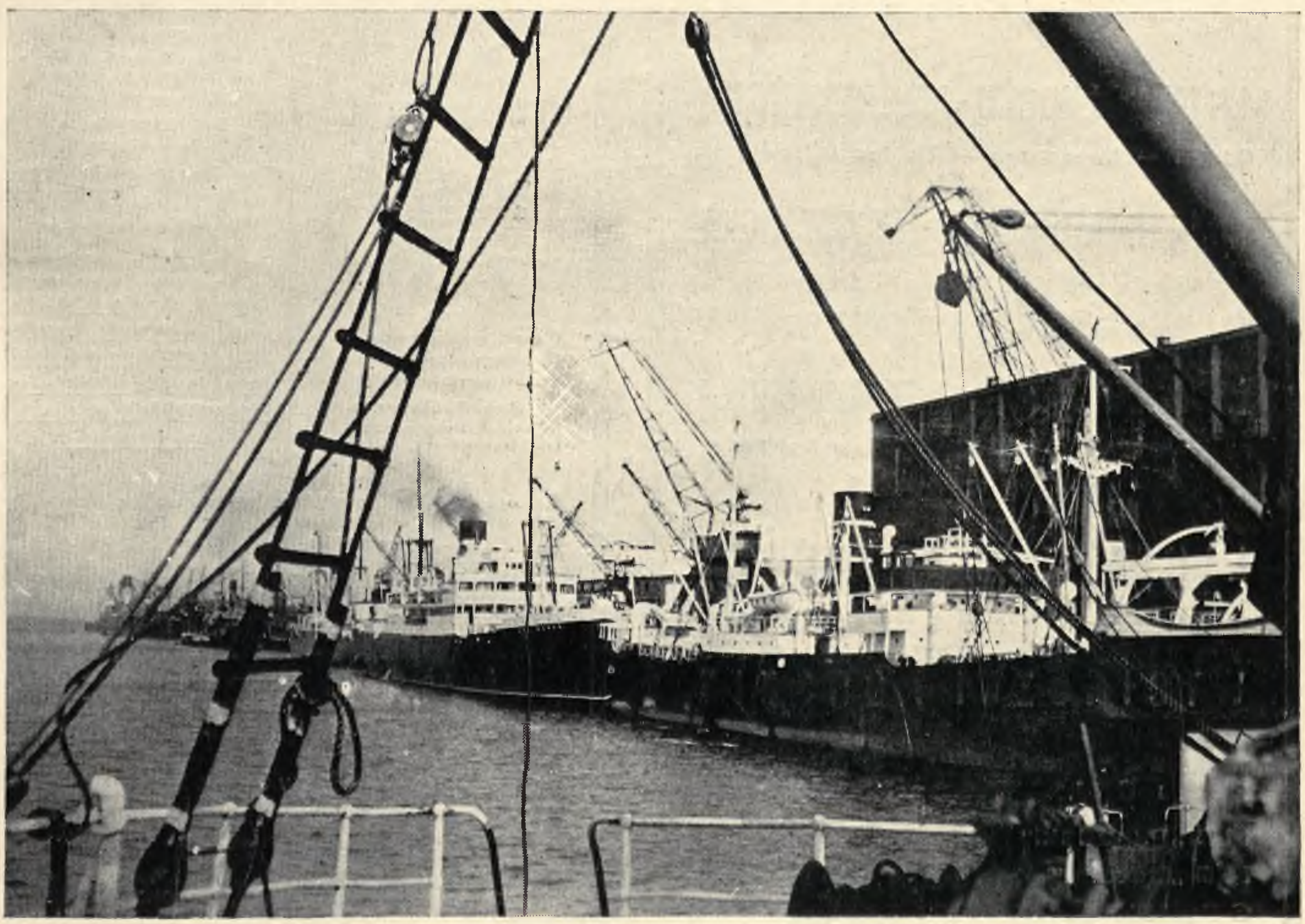
WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

LIPIEC 1937

Rok VII nr 7



PORT W GDYNI. W BASENIE IM. MARSZAŁKA PIŁSUDSKIEGO

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

GDYNIA-AMERYKA

LINIE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefony 5.47-46, 5.47-47

Adres telegraficzny: „POLAMERYKA"

ODDZIAŁY:

GDYNIA — Dworzec Morski, tel. 39-61
KRAKÓW — Rynek Główny 47, tel. 138-92
LWÓW — ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW — ul. Grottgera 20, tel. 3-13

LINIA PÓŁNOCNO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Kopenhaga — Halifax — New York

LINIA POŁUDNIOWO-AMERYKAŃSKA

Gdynia — Rio de Janeiro — Santos — Montevideo — Buenos Aires — Boulogne — Sur Mer

LINIA DO ZATOKI MEKSYKAŃSKIEJ

Gdynia/Gdańsk — New York — New Orleans — Houston — Galveston

LINIA PALESTYŃSKA

Konstanca — Istanbul — Haifa — Pireus

WYCIECZKI MORSKIE

Flota GAL

M S „Piłsudski"
M S „Batory"
S S „Polonia"
S S „Kościuszko"
S S „Pułaski"





REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.

Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.

Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske

Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.

Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line

Helsingborg, Malmö, Göteborg.

Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien

Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.

Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei

Odjazdy co 14 dni.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd

Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.

Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.

Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line

Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.

Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje

Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.

Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line

New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.

Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:

Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen

Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.

Odjazdy raz na miesiąc.

Rederiaktiebolaget Transatlantic

Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques.

Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.	S. A.
GDYNIA	GDAŃSK
Portowa 15, tel. 39-21	Langermarkt 3, tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
„Bergtrans", ul. Czackiego 12, tel. 220-42

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-78.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.

LWÓW,
G. Luit, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VII. LIPIEC 1937. Nr 7.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
GDYNIA, ŚWIĘTOJAŃSKA 10, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

Mgr pr. ZYGMUNT STEFANOWICZ

Przeładunek portowy w świetle obowiązującego ustawodawstwa

Ścisłe ustalenie pojęcia przeładunku portowego okazało się konieczne z uwagi na przepis art. 2 rozp. Prezydenta R. P. z dnia 27 października 1933 r. o pracy robotnika portowego w Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 85 poz. 646), który poraz pierwszy w ustawodawstwie polskim używa tego znanego w obrotach portowych terminu, w związku z określeniem, kogo należy uważać za robotnika portowego. Praktyczne znaczenie wprowadzenia tego pojęcia w ustawodawstwie, a tym samym wyodrębnienie go z pod pojęcia przeładunku w szerokim tego słowa znaczeniu, polega na tym, że w zasadzie przy przeładunku portowym zatrudniony być winien tylko robotnik portowy, stanowiący z uwagi na charakter jego pracy do pewnego stopnia elitę wśród pozostałej rzeszy robotników i wyposażony w duże przywileje, między którymi na pierwszy plan wysuwa się jego płaca, najlepsza bodaj w kraju. Oczywiste jest, że od tej zasady będą odchylenia, a opracowana już nowela do ustawy o robotniku portowym oraz jej rozporządzenie wykonawcze określać będzie wypadki dokonywania przeładunku portowego również za pomocą własnej załogi lub robotników, nie będących robotnikami portowymi. Skoro więc znajomość przepisów o przeładunku portowym uchronić może pracodawcę od przykrych następstw w postaci mandatów karnych Inspektora Pracy, a nadto zaoszczędzić temuż nieraz znacznych kosztów, nie od rzeczy będzie przypomnieć rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu z dnia 31. III. 1934 roku, wydane w porozumieniu z Ministrem Opieki Społecznej o ustaleniu pojęcia przeładunku portowego (Dz. U. R. P. Nr 32 poz. 290).

Za przeładunek portowy uważa się czynności, wykonywane w obrocie portowym w obrębie portu i związane bezpośrednio z ładowaniem ładunków na statki morskie, rzeczne i wszelkiego rodzaju inne urządzenia przewozowe wodne, jak również urządzenia lądowe, przeznaczone do przewozu, czynności związane z wyładowaniem ładunków z urządzeń wymienionych powyżej, — czynności związane ze składowaniem, wydawaniem, układaniem i przenoszeniem ładunków w magazynach i na placach składowych dla dalszego przewozu drogą wodną lub lądową z wyłączeniem czynności, związanych z przerabianiem, przepakowywaniem i sortowaniem towarów w magazynach zakładów przemysłowych a wreszcie czynności, związane z bunkrowaniem, czyszczeniem i balastowaniem statku.

Nie podpadają natomiast pod pojęcie przeładunku portowego w zrozumieniu tegoż rozporządzenia czynności personelu technicznego, obsługującego portowe urządzenia przeładunkowe oraz dozorców w magazynach i na placach składowych.

Po tak szczegółowym wyliczeniu czynności wydawać by się mogło, jakoby pojęcie przeładunku portowego nie mogło budzić żadnych wątpliwości, tymczasem widzimy, że rodzaje prac przeładunkowych są różnorodne i nie raz tak skomplikowane, iż jednak rozbieżności zachodzą. Dominującą rolę odgrywać będą zwyczaje morskie, z którymi do dnia dzisiejszego w obrotach morskich tak bardzo liczyć się należy, to też ustawodawca w art. 27 cytowanego na wstępie dekretu o pracy przezornie przewidział, że wszelkie w tym kierunku spory rozstrzygać będzie Urząd Morski.

Takich sporów intepretacyjnych zawisło w Urzędzie Morskim nie wielka ilość. Z orzeczeń tegoż Urzędu wynika, że tenże kierował się raczej interpretacją ścieśniającą przy uwzględnieniu dobrze zrozumianego interesu portu i jego konkurencyjności w stosunku do portów obcych. Najwięcej może wątpliwości z natury rzeczy nasuwają prace dokoła czyszczenia statku. Zdaniem orzekającego nie tyle czyszczenie kadłuba i jego maszyn należy uważać za przeładunek portowy, ile czyszczenie samych pomieszczeń przeładunkowych. W konsekwencji Urząd Morski w dwóch wypadkach orzekł, że prace dookoła czyszczenia tanków i kotłów na statkach nie należy zaliczyć do przeładunku portowego, jak również prace dokoła odbijania lodu ze statku olodowaciałego. W motywach, szczególnie o ile chodzi o wypadek ostatni, czytamy, że czynności te związane są ściśle z bezpieczeństwem statku a więc jako takie niezwykle pilne i w zasadzie dokonywane przez załogę. Prace te nie wymagają żadnych specjalnych kwalifikacji,

a czekanie na robotników portowych, zapośredniczonych dopiero przez Biuro Pośrednictwa Pracy, mogło by przysporzyć dotkliwych strat materialnych i opóźnić wyjście statku z portu. W innym wypadku, na wniosek jednej z firm portowych, Urząd Morski słusznie ustalił, że ważenie na wagach kolejowych towarów masowych i przeprowadzone z tym roboty wyrównania wagi ładunku również nie podpadają pod pojęcie przeładunku portowego inaczej sortowanie tegoż towaru, chyba że dokonane ono zostało w magazynach zakładów przemysłowych. Wreszcie nie zaliczono, w drodze orzeczenia, do przeładunku portowego ładowania drobnych partyj towarów z samochodów na urządzenia lądowe i odwrotnie, dokonywane w związku z konwojowaniem towarów celnych, bowiem czynności te wymagają natychmiastowego załatwienia, prac takich nie można nigdy przewidzieć, a zdarzają się one sporadycznie. Opłacanie robotnika portowego za pełne cztery godziny od każdej rozpoczętej godziny obciążyłoby towar nadmiernymi kosztami, co absolutnie nie idzie po linii interesów portu.

Działalność Urzędu Morskiego ograniczyła się dotąd do tych wypadków. Z powyższego wynika, że orzecznictwo w poruszonych sprawach jest jeszcze w początkowej fazie rozwoju, co należy położyć na karb tego, że brak nam tradycji.

Celem niniejszego szkicu jest wzbudzenie zainteresowania w sferach ekspedytorów gdyńskich, dla których takie spory interpretacyjne mają pierwszorzędne znaczenie.

Mgr M. RYLKE

Tendencje rozwojowe portów niemieckich

Poprawa gospodarcza na rynkach międzynarodowych znalazła swój wyraz we wzmożonych obrotach wszystkich prawie portów świata. Porty europejskie, a przede wszystkim wielkie porty Morza Północnego, związane gospodarczo ze środkowo - europejskimi ośrodkami przemysłu, poprawę tę odczuły w pierwszym rzędzie, przy czym Antwerpia i Rotterdam, oparte o magistralę wodną — Ren, poczyniły znacznie większe postępy, aniżeli porty niemieckie. W przeciwieństwie do portów belgijskich i holenderskich Hamburg i Brema na przykład nie osiągnęły jeszcze obrotów przedwojennych. Zważywszy, iż obce porty, leżące u ujścia Renu zawdzięczają potęgę swą w dużej mierze tranzytowi niemieckiemu (np. w Rotterdamie, tranzyt ten stanowi ok 60% całego importu i 70% eksportu), przeto fakty te wywołują zrozumiałe rozgoryczenie w Niemczech. Coraz częściej dają się słyszeć głosy (jak np. Dr Kurt Giese: „Rhein oder deutsche Seehäfen"), nawołujące do natychmiastowej i energicznej akcji kolei niemieckich, mającej na celu ściągnięcie przy pomocy taryf wyjątkowych ładunków do portów niemieckich. Miałoby to zarazem powstrzymać odpływ dewiz z tytułu usług, świadczonych przez obce porty. Dr Giese oblicza je na 96 mil. RM. Dr Moss natomiast tylko na 18,3 mil. RM.

Czynniki miarodajne zachowują dużą powściągliwość, bądź to pod wpływem sfer gospodarczych Nadrenii, związanych z portami belgijskimi i holenderskimi, bądź pod wpływem niechęci do zbyt pochopnego zarzucania naturalnej drogi wodnej, jaką jest Ren, ze względu na oddawane przez nią olbrzymie usługi, jak też ze względu na taniość transportu. Następnie w niemieckiej żegludze na Renie jak również w licznych niemieckich portach rzecznych zostały poczynione zbyt wielkie inwestycje, by w sposób nagły przerzucić masę towaru przy pomocy kolei na porty niemieckie.

Przeważa raczej pogląd bardziej umiarkowany, by stopniowo przy pomocy systemu kanałów, istniejących i będących w budowie, jak np. Mittellandkanal ze swą północno - wschodnią odnogą pod nazwą Hansakanal (Osnabrück - Brema-Hamburg), rozszerzyć zaplecze Bremy i Hamburga bardziej na zachód ku Renowi. Mittellandkanal ma być przy tym ostatnim ogniwem rozwiniętego systemu wodnego Rzeszy, który uczyni dla Niemiec Łabę, a tym samym i Hamburg oknem wypadowym na świat. W ten sposób hasło bojowe kół, zbliżonych do sfer portowych Niemiec „Rhein *oder* deutsche Seehäfen" zostaje złagodzone do „Rhein *und* die deutschen Seehäfen".

Drugim radykalnym środkiem, mającym podnieść sprawność i konkurencyjność portów niemieckich, jest zmiana i przebudowa organizacji administracyj portowych. Porty niemieckie, jak zresztą i porty innych państw, nie posiadają jednakowej formy organizacji. Formy organizacyjne portów niemieckich rozwijały się zależnie od warunków historycznych, ustrojowych i politycznych państwa niemieckiego. Rząd niemiecki zdaje sobie jednak sprawę, iż sprawność, wydajność i konkurencyjność portów jest tak ważnym elementem w całokształcie nowoczesnej gospodarki, iż postanowił sprawę tę uregulować z punktu widzenia ekonomicznego i prawnego.

Pierwszym krokiem ku temu było wydanie ustawy pod wiele mówiącym tytułem: „Gesetz über Gross - Hamburg und andere Gebietsbereinigungen" czyli „Ustawa o wielkim Hamburgu i inne zmiany terytorialne". Ustawa ta weszła w życie 1 kwietnia 1937 r. Na jej podstawie wcielono do Hamburga porty Altonę, Wandsbeck, Harburg, Wilhelmsburg, tworząc w ten sposób zamkniętą, jednolitą całość gospodarczą pod nazwą „Gross Hamburg".

Prawdopodobnie jednak Niemcy na tym nie poprzestaną. Stan prawny każdego z portów niemieckich jest inny. I tak ujścia rzek są własnością państwa, urządzenia portowe natomiast własnością bądź państwa, bądź gminy, albo też pewnej, ad hoc stworzonej osoby publiczno - prawnej (samodzielne zarządy portów). Przy tym wszystkim tylko część urządzeń portowych jest zarządzana i eksploatowana przez organy publiczne, albowiem skutkiem licznych dzierżaw i praw własnościowych duża część urządzeń przeładunkowych należy do osób prywatnych.

Obecnie w Niemczech przeprowadza się studia nad stworzeniem jednolitego systemu administracji portowej, przyczym najwięcej zwolenników posiada projekt oddzielenia funkcji administracji od eksploatacji i powierzenie jej ciału, w którego skład wchodziłyby bezpośrednio zainteresowane czynniki danego portu oraz przedstawiciele władz państwowych.

Zarządy portów niemieckich starają się ze swej strony w szybkim tempie dostosować się do zmienionych warunków gospodarczych i do wymagań, stawianych im przez państwo, przy czym ujawniają się tendencje popierania małych i średnich przedsiębiorstw prywatnych. Potworzono organizacje zawodowe o charakterze przymusowym, którym przypada rola regulowania warunków pracy w porcie i kosztów różnych świadczeń, wykonywanych przez ich członków.

Według danych Urzędu Statystycznego Rzeszy obroty towarowe portów niemieckich wzrosły z 45 mil. ton w roku 1935 do 56.9 mil. ton w roku 1936, przy czym największy wzrost wykazują obroty kabotażowe, a to z 11,7 do 16,7 (43%), podczas gdy obroty zamorskie wzrosły jedynie z 36,3 do 40,2 mil. ton (10,7%).

Poniżej zamieszczona tabela uwidacznia kształtowanie się obrotów w portach niemieckich:

Obroty portów niemieckich w tys. ton

Rok	obr. og.	obr. kabot.		obr. zamorskie	
		w przyw.	w wywoz.	w przyw.	w wywoz.
1929	50059	2628	2899	30209	14323
1932	36284	3625	3858	18162	10639
1934	45732	5245	5294	22897	12296
1935	48000	5823	5890	22547	13739
1936	56914	8766	8467	25300	14881

Jak z tego wynika, rok ubiegły był rokiem rekordowym. Podkreślić jednak należy, iż przyrost prawie o 7 mil. ton w porównaniu z r. 1929 przypisać trzeba wzmożonym obrotom portów bałtyckich, których udział w obrotach ogólnych w porównaniu z rokiem 1929 wzrósł z 19,7% (9,9 mil. ton) do 31,5% (18 mil. ton), czyli o blisko 8 mil. ton. Udział portów Morza Północnego odpowiednio się zmniejszył, przy czym globalna suma ich obrotów jest mniejsza o blisko 1 mil. ton w porównaniu z rokiem 1929.

Porty bałtyckie zawdzięczają zwiększenie swych obrotów polityce rządu niemieckiego, który wyznaczył im, jako cel, stanie się łącznikiem między Rzeszą a Prusami Wschodnimi z pominięciem lądowej drogi przez Polskę. co wynika z poniższego zestawienia.

Obroty niemieckich portów bałtyckich w tys. ton.

Rok	Obr. kabotażowe		obr. zamorskie		obroty ogólne
	przyw.	wywóz	przyw.	wywóz	
1929	1384	733	5180	2588	9885
1932	1706	999	2795	1689	7118
1934	2848	1518	4687	2152	11205
1935	3294	1926	5142	2630	12992
1936	5509	3345	5923	3159	17936

Obroty zamorskie portu hamburskiego, największego w Niemczech, wzrosły w roku ubiegłym w porównaniu z 1935 o 10,4% a w porównaniu z rokiem 1933 o 12,5%.

Obroty towarowe Hamburga w tys. ton

	1936	1935
import	14 808	13 465
eksport	7 219	6 493
ogółem	22 027	19 963

Największy port niemiecki, Hamburg, pod względem położenia geograficznego posiada liczne dane, które w rozwoju portu odgrywają ważną rolę. I tak Hamburg leży o 103 km. w głębi lądu nad Łabą, łączącą go z uprzemysłowionym i gęsto zaludnionym zapleczem Europy Środkowej. Łaba, połączona całym systemem kanałów z innymi drogami wodnymi Niemiec, stanowi kościec komunikacyjny Hamburga. Dwie trzecie ładunków, idących przez Hamburg transportuje się przy jej pomocy. O międzynarodowym znaczeniu Łaby świadczy fakt, iż 1/10 handlu zagranicznego Czechosłowacji idzie tą drogą. Uzupełnienie tej drogi wodnej stanowią koleje i silnie ostatnio rozwinięty ruch samochodowy, które to środki transportowe przewożą przeważnie drobnicę, jako też ładunki, wymagające szybkiego przewozu, pozostawiając towary masowe drodze wodnej.

Port hamburski posiada liczne regularne linie okrętowe, łączące go z najważniejszymi portami świata, i odgrywa ważną rolę, jako port skupiający tranzyt morski do państw bałtyckich, w czym pomocna mu jest gęsta sieć linij dowozowych z całego Bałtyku. Ważną również rolę odgrywa Kanał Kiloński zbliżający Hamburg do Bałtyku. Po wojnie jednakże porty bałtyckie, idąc za przykładem pionierskich poczynań portów polskiego obszaru celnego, Gdyni i Gdańska, coraz to usilniej starają się uwolnić od pośrednictwa Hamburga.

O znaczeniu Hamburga jako portu tranzytowego świadczy fakt, iż blisko połowę towarów eksportowanych stanowią towary tranzytowe, w imporcie stanowią one 20—25%.

Co do pracy Hamburga w roku bieżącym, to najlepiej obrazuje ją porównanie z pracą 3 innych portów kontynentalnych Morza Północnego.

Obroty w mil. ton za I. kw. 1937.

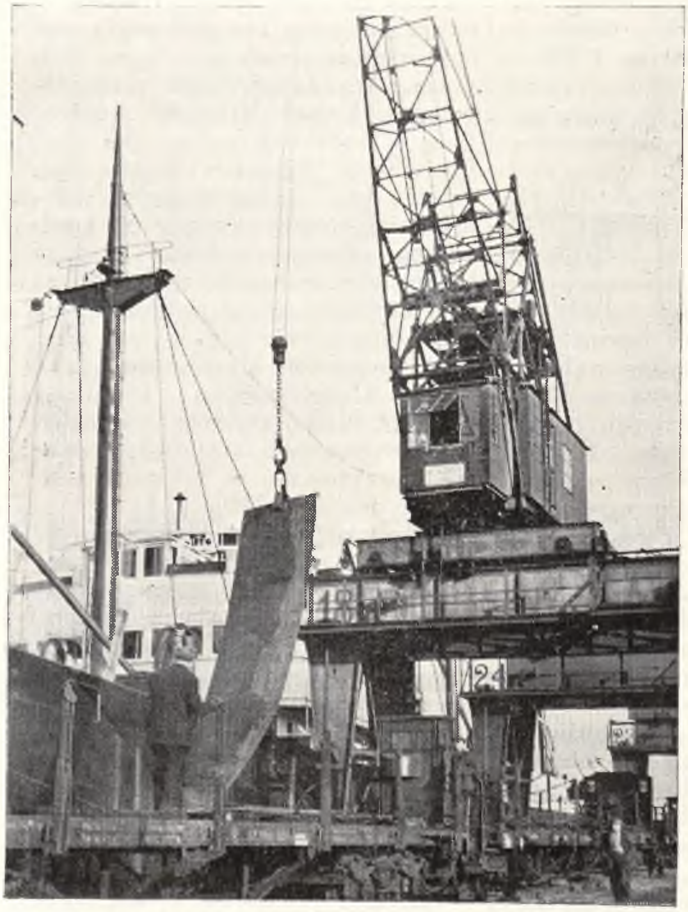
	1933	1935	1936	1937
Hamburg	4,58	5.02	5.26	5 77
Antwerpia	4,26	4,29	5.73	5.83
Rotterdam	5,11	6.68	7.84	9.10
Brema	1.06	1,69	1.66	1.80

Jak z powyższego zestawienia wynika, w dalszym ciągu na pierwszym miejscu kroczy Rotterdam, bijąc dzięki niemieckiemu tranzytowi porty niemieckie. Według danych za kwiecień przeładunek w Rotterdamie osiągnął olbrzymią wysokość 4 mil. ton, z czego drogą wodną przez granicę niemiecką i belgijską poszło 3 mil. ton.

Z ŻYCIA PORTU GDYŃSKIEGO



Przeładunek bekonów i masła na eksport do Anglii



Przeładunek blachy żelaznej



Buhaj zarodowy, sprowadzony drogą morską z Holandii do Polski

Drugim portem niemieckim o międzynarodowym znaczeniu jest Brema. Bliskość Antwerpii i Rotterdamu znacznie utrudnia jego rozwój, stąd sfery gospodarcze Bremy są najenergiczniejszym propagatorem budowy wyżej wzmiankowanego „Hansakanal".

Przeładunek w Bremie w roku 1936 wyniósł 6.8 mil. ton, a jak dane za I kw. r. b. wykazują (1,8 mil. ton), rok bieżący zaznaczy się dalszym postępem w tym kierunku.

Znaczenie Bremy polega jednak nie tyle na ilości przeładowywanego towaru, ile na jej roli wielkiego ośrodka handlu zamorskiego i na jej stanowisku w żegludze transatlantyckiej i z Dalekim Wschodem uprawianej za pomocą szybkich statków pasażersko - towarowych. Dalej Brema jest portem rejestracji dla ⅓ tonażu niemieckiej floty handlowej, a udział stoczni, leżących nad Wezerą w budowie nowego tonażu jest bardzo znaczny. I tak w kwietniu r. b. na stoczniach niemieckich było w budowie ponad 1 mil. ton, w tym na stoczniach bremeńskich aż 300.000 ton.

Największym portem niemieckim na Bałtyku jest Szczecin, który dzięki specyficznym warunkom, natury nie zawsze gospodarczej, wykazuje znaczny wzrost obrotów.

Obroty zamorskie Szczecina w tonach

Rok	przywóz	wywóz	obrót
1913	4 254 563	1 990 975	6 245 538
1933	3 083 358	1 379 312	4 462 670
1934	3 953 729	1 771 230	5 724 959
1935	3 869 719	2 196 508	6 066 227
1936	4 200 000	4 000 000	8 200 000

Poważny ten wzrost jest wynikiem polityki rządu niemieckiego, kierującego ładunki do Prus Wschodnich zamiast drogą lądową przez Polskę, drogą wodną śródlądową lub morzem via Szczecin.

Szczecin uskarża się wciąż na faworyzowanie Hamburga ze strony czynników miarodajnych, który to fakt do pewnego stopnia istotnie zachodzi. Wskazuje na to istnienie specjalnej taryfy dla Hamburga: „Elbe - Umschlagstarif" (ulgi na przewóz towarów do portów, leżących na Łabie) i brak odpowiednika dla Odry. Zjawisko to da się wytłomaczyć tym, iż Niemcy chcą stworzyć z Hamburga bramę wypadową na świat, dobrze wyposażoną technicznie i obsługiwaną licznymi liniami regularnymi. Hamburg posiadałby w ten sposób wielką atrakcyjność nie tylko dla własnego niemieckiego zaplecza, lecz i dla zaplecza całej środkowej Europy.

Szczecin jednakże posiada ambicję, by stać się portem o znaczeniu międzynarodowym na Bałtyku, czego dowodem jest zabieganie o linie regularne.

Pewnego rodzaju odpowiednikiem Szczecina jest port w Królewcu. Przez ten właśnie port idą ładunki, kierowane dotąd przez Polskę. Królewiec jednakże pomimo znacznego wzrostu obrotów (rok 1929 — 1,7 mil. ton, rok 1936 — 4,6 mil. ton) jest portem czysto prowincjonalnym o słabo rozwiniętym zapleczu przemysłowym i rolniczym. Pozbawiony przedwojennego tranzytu zboża, drzewa i roślin strączkowych, Królewiec nie odgrywa żadnej roli, jako port międzynarodowy na Bałtyku.

STEFAN GORAZDOWSKI

Kanał Panamski

Zanim Kanał Panamski oddano do użytku, droga morska z portów Europy do portów Oceanu Spokojnego i Australii prowadziła przez niebezpieczny Cape Horn, lub wokół nie mniej burzliwego Przylądka Dobrej Nadziei. Odległość, jaką musiały przebywać statki, wynosiła dziesiątki tysięcy mil, a czas stracony na okrążaniu Południowej Ameryki lub Afryki — całe miesiące. Myśl skrócenia tej drogi przez przekopanie międzymorza Panamskiego powstała już bardzo dawno, bo niemal wraz z odkryciem wąskiego pasma lądu, dzielącego dwa oceany. — Jednak urzeczywistnienie śmiałych planów budowy kanału napotykało na najrozmaitsze trudności, tak, że mimo wielkich wysiłków, nie osiągnięto konkretnych wyników.

Ostatnie lata dziewiętnastego wieku zapisują się w historii handlu światowego złotymi zgłoskami. Niezwykle ożywiona w tym czasie wymiana towarów, szczególnie zboża, żelaza i nitratów, pomiędzy Europą a Australią, oraz portami Ameryki Południowej, położonymi nad brzegami Oceanu Spokojnego, odbywa się przeważnie dookoła Przylądka Horn, pociągając za sobą setki, a może i tysiące ofiar w ludziach, statkach i towarach.

Następne lata przynoszą nowe typy statków morskich o napędzie mechanicznym — pierwsze parowce. Na rozległych wodach wszystkich trzech oceanów coraz częściej pojawiają się dymy, coraz rzadziej zaś wysmukłe sylwetki pięknych żaglowców.

Coraz bardziej żywotna staje się kwestia skrócenia podróży, kwestia oszczędności na czasie, sprawa szybkości statków i odległości pomiędzy portami. W związku z tym, myśl połączenia dwóch oceanów drogą wodną znowu odżywa i przybiera powoli realne kształty. Wysiłek tysięcy mózgów i rąk ludzkich stwarza jedno z największych dzieł inżynierii — Kanał Panamski.

HISTORIA BUDOWY.

W roku 1878 Rząd Kolumbijski, do którego należały wówczas tereny międzymorza Panamskiego, wydał koncesję na budowę kanału, oficerowi marynarki francuskiej, Napoleonowi Wyse. W trzy lata później zostało zawiązane konsorcjum pod nazwą „Compagnie Universelle du Canal Interocéanique de Panama", które z kapitałem 300 milionów franków przystąpiło do budowy kanału, pod kierownictwem inżyniera Ferdynanda Lessepsa, budowniczego Kanału Suezkiego.

Ze względu na wyjątkowo trudny, miejscami zupełnie niedostępny teren, prace posuwały się niezmiernie wolno. Rozległa dolina rzeki Chagres, zamulona i zabagniona wszystkimi rzekami, spływającymi do niej z sąsiednich gór, stała się siedliskiem malarii, która dziesiątkowała zatrudnionych przy budowie robotników, przeważnie Murzynów.

Pierwsze plany Lessepsa przewidywały przekopanie kanału w poprzek przesmyku, przy czym, opierając się na doświadczeniu zdobytym przy budowie Kanału Suezkiego, nie zamierzano budować śluz. Poziom wody na całej długości kanału miał być równy poziomowi wody w obu oceanach. Pracę rozpoczęto odrazu z dwóch końców: nad połączeniem doliny rzeki Chagres z Oceanem Atlantyckim, oraz nad przekopaniem łańcucha górskiego wznoszącego się nad brzegami Oceanu Spokojnego, w celu połączenia go z drugim końcem doliny. Rzut oka na rysunek profilu może łatwo przekonać o ogromie pracy,

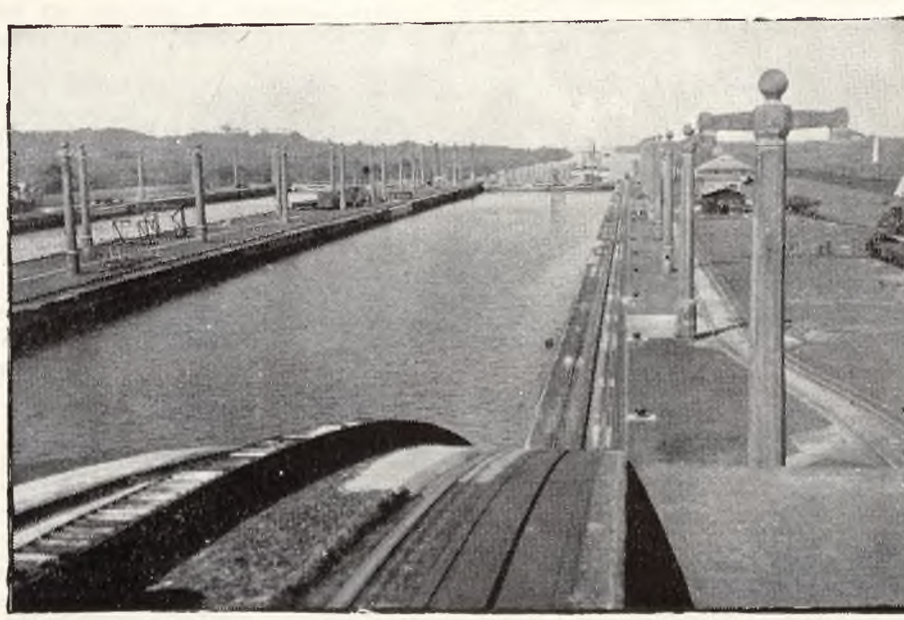


Międzymorze Panamskie

jakiej wymagał ten plan. Dość powiedzieć, że dla jego wykonania należało wykopać 120 milionów metrów sześciennych ziemi, co miało kosztować około 1000 milionów franków. W ciągu następnych pięciu lat nieprzerwanej pracy wykopano zaledwie 6 milionów metrów sześciennych ziemi, pomimo zatrudnienia 20.000 robotników, a do roku 1886 prace pochłonęły ogółem 1.400 milionów franków. W roku 1889 Towarzystwo przerwało wypłatę kuponów i wszystkich innych zobowiązań. Sąd uznał je za niewypłacalne i nakazał likwidację. Jednocześnie wyszły na jaw ogromne nadużycia natury finansowej. W roku 1892 francuska Izba Deputowanych wyznaczyła komisję dla zbadania całej sprawy, a rezultatem jej badania było oddanie pod sąd dyrektorów kompanii z Lessepsem, jego synem i inżynierem Eifflem na czele. Ostatecznie Lesseps został zrehabilitowany, jednak od dalszej współpracy usunął się. Wkrótce po tym zmarł. W roku 1894 Towarzystwo zostało kompletnie zreorganizowane, a prace nad dalszą budową Kanału — wznowione.

W dalszym ciągu prace były prowadzone według pierwotnych planów, jednak brak należytej organizacji i pieniędzy nie pozwolił na szybką i energiczną realizację projektów. — Czas upływał, a budowa, prowadzona nieudolnie i ustawicznie w niezwykle ciężkich warunkach, nie postępowała naprzód.

Wreszcie sprawą budowy Kanału Panamskiego zainteresował się Rząd Stanów Zjednoczonych, widząc duże możliwości wykonania zamierzonego planu, jednak według własnych, zu-

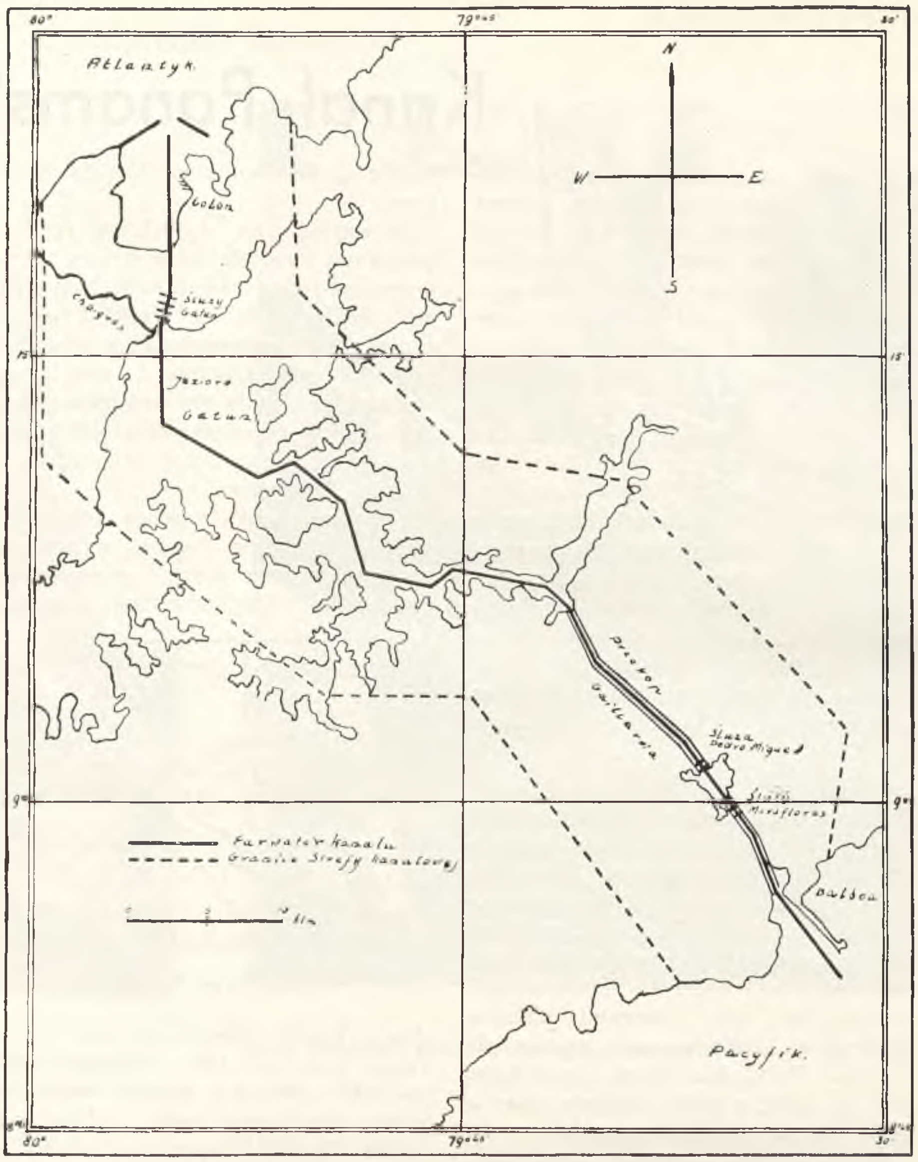


Na trasie kanału

pełnie innych projektów, oraz ogromne korzyści, wynikające z eksploatacji tak ważnej drogi morskiej. W roku 1902 Stany Zjednoczone decydują się ostatecznie na przejęcie budowy i wykupują własność i prawa Towarzystwa do kanału. W dwa lata później U. S. A. wykupują z rąk Panamy cały teren pod przyszły Kanał, t. zw. Canal Zone, następnie przeprowadzają jego okupację i natychmiast rozpoczynają budowę.

Plan amerykański przewidywał zupełnie inne rozwiązanie zadania, o wiele bardziej skomplikowane, lecz jak się później okazało, o wiele łatwiejsze do urzeczywistnienia. Plan ten polegał nie na przekopaniu kanału w poprzek międzymorza, lecz na utworzeniu sztucznego jeziora w dolinie rzeki Chagres, którego poziom byłby wyższy około 100 stóp, (26 mtr.), od poziomu obu oceanów. Dzięki temu głębokość wykopu, jaki należało wykonać, zmniejszyła się o 26 mtr., zaoszczędzając ogromnej pracy. Wzamian trzeba było dla utrzymania poziomu wody w jeziorze na tej wysokości, wybudować ogromną tamę, a właściwie groblę, w ujściu rzeki Chagres, dla zamknięcia doliny ze wszystkich stron, a ponadto dwie grupy śluz po obu stronach jeziora, w których statki podnosiłyby się od poziomu jednego oceanu do poziomu jeziora, a następnie opuszczały z powrotem do poziomu drugiego oceanu.

Wykonanie tego planu rozpoczęli Amerykanie przedewszystkim od udostępnienia doliny rzeki Chagres i wyniszczenia siedlisk malarii. Cała nizina została zalana ropą naftową, tak, że w stosunkowo krótkim czasie zwalczono epidemię malarii do tego stopnia, że można było bezpiecznie przystąpić do pracy. Następnie rozpoczęto budowę olbrzymiej grobli, która miała odgrodzić dolinę od Morza Karaibskiego. O wielkości tej grobli świadczą najlepiej jej rozmiary: długość 2.600 mtr., wysokość 31,5 mtr., szerokość u podstawy 800 mtr. szerokość u szczytu 30 mtr. W środku grobli zbudowano ogromną czternastośluzową tamę, która służy do regulowania poziomu wody w jeziorze. — W celu zabezpieczenia jeziora na wypadek braku wody w czasie pory suchej, wybudowano ponadto w górze rzeki Chagres, przy pomocy nowej grobli, zapasowy zbiornik wody o pojemności 625 milionów metrów sześciennych. Po tym wzniesiono po obu stronach jeziora potężne śluzy: trzy po stronie Oceanu Atlantyckiego i trzy po stronie Oceanu Spokojnego, które miały służyć do podnoszenia i opuszczania statków do poziomu i z powrotem. Jedną z największych trudności napotykanych przy budowie kanału, było przekopanie łańcucha górskiego, wznoszącego się nad brzegami Oceanu Spokojnego. Skalisty teren utrudniał niezmiernie robotę, którą udało się szczęśliwie ukończyć jedynie dzięki podniesieniu poziomu jeziora o 26 mtr. Wynikiem tej pracy jest dzisiejszy t. zw. Przekop Gaillarda, korytarz, wycięty w górach, 13 klm. długi, 90 mtr. szeroki i około 10 mtr. głęboki.



Trasa kanału

Po ukończeniu tych prac, trwających niespełna 11 lat, zamknięto tamę. Wody rzek, spływających z gór, napełniły olbrzymi kocioł, jaki powstał w dolinie, i utworzyły sztuczne jezioro o powierzchni 415 klm. kwadratowych.

Dnia 3 sierpnia 1914 roku przechodzi przez Kanał Panamski pierwszy statek morski, a 15 sierpnia tegoż roku Kanał zostaje oddany do użytku.

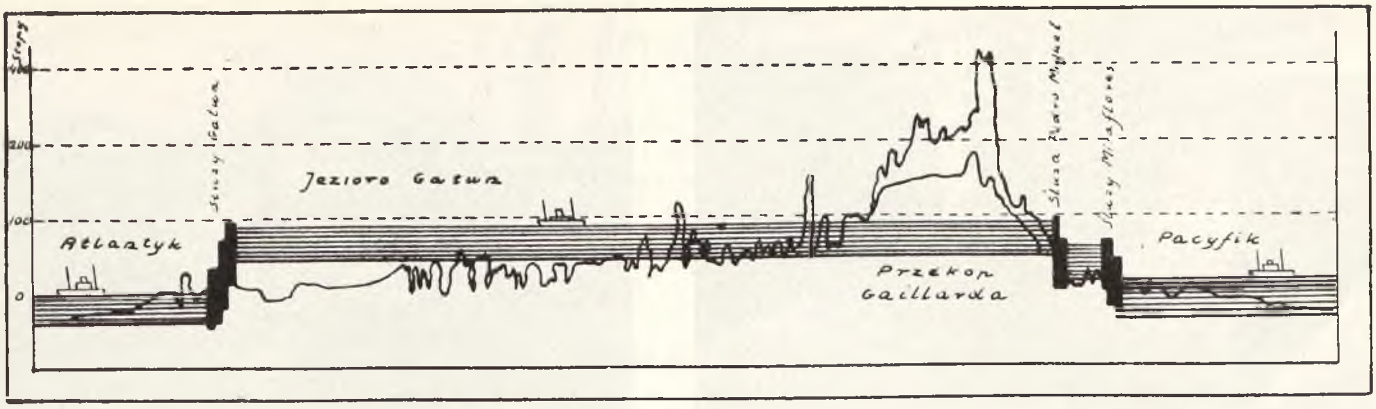
OPIS KANAŁU PANAMSKIEGO.

Cały Kanał podzielony jest, w zależności od poziomu wody, na trzy sekcje: Sekcję Atlantycką, Sekcję Środkową i Sekcję Oceanu Spokojnego. Sekcja Atlantycka rozpoczyna się farwaterem w porcie Colon, a kończy na śluzach Gatun. Długość jej wynosi 7,7 mil., a szerokość średnio 150 m. — Sekcja środkowa obejmuje farwater na jeziorze Gatun od śluz tej samej nazwy, do pierwszej śluzy Oceanu Spokojnego Pedro Miguel.

Długość tej sekcji wynosi 31,7 mil. a szerokość kanału waha się od 300 do 150 m. Sekcja Oceanu Spokojnego zaczyna się od śluzy Pedro Miguel i ciągnie się aż do ujścia farwateru w porcie Balboa, na przestrzeni 11 mil. Szerokość tej sekcji wynosi średnio 90 m. Jak z powyższego wynika, całkowita długość Kanału Panamskiego wynosi 50,4 mil.

Poziom wody w sekcjach: pierwszej i ostatniej, jest jednakowy i równy poziomowi wody w obu oceanach. — Natomiast poziom wody w sekcji środkowej jest, jak już wiemy, o 26 mtr. wyższy.

Śluza Gatun jest potrójna, t. zn., że składa się z trzech ogromnych basenów, leżących na trzech różnych poziomach. W każdym basenie statek podnosi się, lub opuszcza, o mniejwięcej 8,5 mtr., w ten sposób, że po wyjściu z trzeciego basenu znajduje się na poziomie jeziora Gatun, lub też



Przekrój wzdłużny kanału

oceanu. Śluza Pedro Miguel jest pojedyńcza, to znaczy, że statek opuszcza się w niej tylko o jedno „piętro". Następna śluza, Miraflores, jest natomiast podwójna, tak że po przebyciu jednej mili do śluzy Pedro Miguel statek dochodzi do niej, aby opuścić się o następne dwa „piętra" i znaleźć się na poziomie Oceanu Spokojnego. Wszystkie śluzy są równolegle podwójne, to znaczy, że możliwy jest jednoczesny ruch statków w przeciwnych kierunkach. Poszczególne baseny śluz są jednakowych wymiarów: długość 350 mtr., szerokość 33,5 mtr. i głębokość 21 mtr. Z dotychczas istniejących statków jedynie dwa: „Normandie" i „Queen Mary" nie mogłyby się w nich pomieścić.

Przez całą długość kanału statek posuwa się przy pomocy własnej maszyny. Lokomotywy elektryczne przeciągają statki jedynie przez baseny śluz. Urządzenie tych lokomotyw jest ogromnie praktyczne. Na górnej powierzchni każdej lokomotywy umieszczony jest bęben, na którym znajduje się nawinięta stalówka, zakończona okiem. Bęben ten jest obracany elektrycznym motorem, przez kierownika lokomotywy, który w ten sposób reguluje sobie długość holu, utrzymując ustawicznie statek w środku basenu.

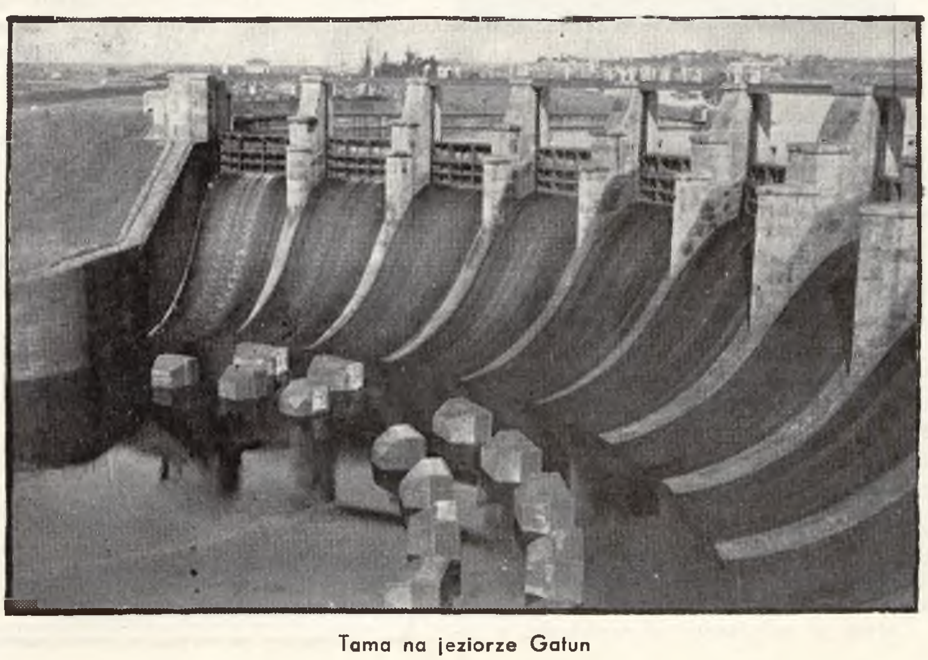
Energię elektryczną dla obsługiwania całego Kanału Panamskiego, czerpie się z kolosalnych turbin napędzanych wodą, spływającą z jeziora Gatun. Dzięki temu wyzyskaniu różnicy poziomów jeziora i rzeki Chagres, zaopatrzenie kanału w energię elektryczną jest bardzo ekonomiczne. Potężna elektrownia, zbudowana nad brzegiem rzeki dostarcza prąd wzdłuż całego kanału dla oświetlenia, uruchomienia pomp, przepompowywujących wodę w basenach, oraz dla napędu elektrycznych lokomotyw, które przeciągają statki w basenach.

Przekop Gaillarda i jezioro Gatun, jakkolwiek niezwykle malownicze, nie przedstawiają jednak, z punktu widzenia techniki, nic szczególnie ciekawego. Można jedynie wyobrazić sobie, i to niedokładnie, ogrom pracy, jaki należało tu wykonać dla stworzenia tego sztucznego przejścia.

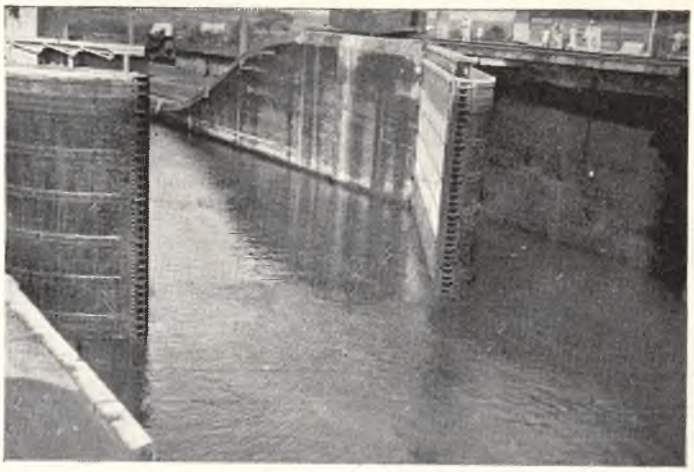
PRZEJŚCIE STATKU PRZEZ KANAŁ.

Dzięki amerykańskiej organizacji pracy, przejście statku przez Kanał Panamski odbywa się, przy zachowaniu maksimum bezpieczeństwa, tak szybko i sprawnie, że trudno sobie wprost wyobrazić, w jaki sposób wykonuje się tak kolosalną pracę w tak stosunkowo krótkim czasie.

Przechodząc Kanał Panamski z Oceanu Atlantyckiego na Spokojny, przyjmuje się w porcie Colon, pilota, który prowadzi statek wąskim farwaterem ku śluzom Gatun. Dobrze widoczny nabieżnik ułatwia dokładne sterowanie, a sygnały, wywieszane na ustawionych po drodze masztach sygnałowych, informują marynarza o stanie wody i prądzie w danym miejscu i momencie. Na zbliżający się statek, oczekują przy wejściu do śluz, cztery elektryczne lokomotywy: dwie z prawej burty i dwie z lewej. Obsługa śluz podaje na statek końce nawiniętych na bębnach lokomotyw stalówek, zakończonych okiem. Wystarczy tylko przeprowadzić je przez kluzy i zarzucić na polersy. Kierownik lokomotywy uruchamia następnie bęben, wybierając w ten sposób luz. W identyczny sposób postępują wszystkie cztery lokomotywy, przy czym dwie z nich: jedna z prawej, druga z lewej burty, posuwają się wprzód, przed statkiem, podczas gdy dwie pozostałe znajdują się ustawicznie nieco z tyłu, odgrywając rolę hamulców. — W ten sposób unieruchomiony pomiędzy lokomotywami statek, zostaje następnie, wyrównany" przez kierowników lokomotyw, według ustawionego nabieżnika. Wybierając lub popuszczając poszczególne stalówki ustawia się statek we właściwej pozycji. Jednocześnie otwierają się wrota pierwszego basenu. Wszystkie cztery lokomotywy ruszają równocześnie i w ten sposób manewrują swą szybkością i długością stalówek, aby statek ustawicznie znajdował się w nabieżniku. Kiedy wreszcie statek zatrzyma się na swym miejscu, wewnątrz basenu, podaje się z dziobu i rufy cumy manilowe, które obsługa śluzy natychmiast obkłada na polersach. Jednocześnie zamykają się podwójne wrota basenu za statkiem, a w kilka chwil później woda w basenie zaczyna się burzyć i poziom jej gwałtownie wzrasta. Statek podnosi się w górę w oczach, kołysząc się lekko na burty. W ciągu 10 — 12 minut znajduje się już o 8,5 mtr. wyżej. Natychmiast popuszcza się



Tama na jeziorze Gatun



Wrota śluzy



Elektryczne lokomotywy wciągają statek do śluzy

cumy, które teraz już obsługa śluzy niesie po lądzie, kierownicy lokomotyw obciągają i wyrównują stalówki, i cały zespół wraz ze statkiem rusza powoli do przodu, ku otwartym w międzyczasie wrotom następnego basenu.

W ten sposób przechodzi się kolejno z basenu do basenu trzy razy. — Po wyjściu z ostatniego statek znajduje się na poziomie o 26 m. wyższym od poprzedniego. Wreszcie ostatnie wrota się otwierają, załoga wyciąga na pokład cumy, zrzuca z polersów stalówki, statek puszcza maszynę i pełną szybkością wychodzi na farwater jeziora Gatun.

Nad całością wyżej opisanych manewrów, czuwa oczywiście odpowie-



Działo przeciwlotnicze obrony kanału

dzialny „menager", który idzie po lądzie, w miarę posuwania się statku, z telefonem przy ustach. Co chwila podchodzi do słupów oświetleniowych, włącza słuchawkę i wydaje tą drogą wszystkie rozkazy dotyczące uruchamiania i zatrzymywania pomp, otwierania i zamykania wrót i t. d.

Opuszczenie się statku w następnych trzech śluzach odbywa się w sposób identyczny, jak podnoszenie.

O sprawności, z jaką pracuje Kanał Panamski, świadczy najlepiej czas, niezbędny dla przejścia statku przez trzy baseny śluzy Gatun, który wynosi od 40 do 50 minut, średnio 45 minut. — Całkowite przejście Kanału trwa, w zależności od szybkości, z jaką posuwa się statek po jeziorze Gatun, 8 do 10 godzin.

Wymowną próbą sprawności Kanału Panamskiego były manewry floty wojennej Stanów Zjednoczonych, które odbywały się w roku 1934 na wodach obu oceanów. W czasie tych manewrów przeprowadzono z Atlantyku na Pacyfik 75 okrętów wojennych najrozmaitszych typów w ciągu 42 godzin. Oczywiście jednostki mniejsze, jak torpedowce, kontrtorpedowce i łodzie podwodne przeprowadzano przez śluzy po 4, a nawet po 6 jednocześnie.

———

O znaczeniu Kanału Panamskiego, jako drogi wodnej, zbyteczne jest mówić. Niżej umieszczone zestawienie świadczy dobitnie o oszczędności na drodze (i czasie), jaką uzyskują statki, przechodzące przez Kanał:

Podróż	Odległość przez Cape Horn m. m.	Odległość przez Kanał m. m.	Różnica odległości
La Manche — San Francisco	13,350	7,840	5,510
New York — Callao .	9,765	3,365	6,400
New York — San Francisco	13,400	5,270	8,130

Jak wynika z powyższej tabelki, Kanał Panamski skraca drogę statków w niektórych podróżach dwu-, a nawet trzykrotnie. Nic też dziwnego, że frekwencja, jaką cieszy się ta sztuczna droga morska, pomimo stosunkowo wysokich opłat, jest ogromna. Przeszło 100 kompanii okrętowych całego świata posyła swe statki regularnie przez Kanał Panamski.

Średnio przechodzi przez kanał 5.500 statków rocznie, co daje Stanom Zjednoczonym około 25 milionów dolarów rocznego dochodu.

Jak bardzo słuszne były przewidywania Rządu Stanów Zjednoczonych, który liczył zgóry na dochody, wynikające z eksploatacji Kanału Panamskiego — okazała rzeczywistość.

Jakże śmieszna wydaje się suma 500.000 dolarów, którą U. S. A. uiszcza corocznie Panamie za dzierżawę tak bardzo dochodowej Canal Zone, niegdyś nie wyzyskanej, malarycznej okolicy!

———

OBCHÓD „ŚWIĘTA MORZA" W GDYNI

Tegoroczne „Święto Morza" obchodzone w całym kraju w dniu 28 czerwca, w Gdyni i na wybrzeżu przełożone zostało na życzenie P. Prezydenta Rzeczypospolitej na niedzielę, 11 lipca.

Wzięli w nim udział poza Głową Państwa, wicepremier i minister skarbu inż. E. Kwiatkowski, wiceminister przemysłu i handlu p. Sokołowski, dyrektor departamentu morskiego M. P. i H. p. Możdżeński, wojewoda pomorski p. Raczkiewicz, szef kierownictwa Marynarki Wojennej kontradmirał Świrski, prezes Zarządu Głównego L. M. i K. gen. Kwaśniewski i szereg innych dostojników państwowych, jak również tysiączne rzesze publiczności, przybyłej nieraz z najodleglejszych zakątków kraju.

Po Mszy św., odprawionej na molo Południowym portu przez J. E. Ks. Biskupa Chełmińskiego dr St. Okoniewskiego, której P. Prezydent Rzeczypospolitej wraz ze swym otoczeniem wysłuchał z pokładu torpedowca O. R. P. „Mazur", stojącego w basenie Prezydenta, wygłosili dłuższe przemówienia na temat konieczności morskiej ekspansji Polski gen. Kwaśniewski i wicepremier inż. Kwiatkowski, który przemówienie swe zakończył, jak następuje:

„Daleko poza Polską jest wiadome, czym stała się Gdynia dla odrodzonej i zjednoczonej naszej Ojczyzny, i jakie uczucia z nią się wiążą.

Raczej powiedzmy sobie, że nadchodząca poprawa koniunktury gospodarczej musi się stać nowym skokiem Gdyni w zwyż.

Za 3 lub 4 lata znowu będziemy szukali dzisiejszej Gdyni w Gdyni ówczesnej. Nie może bowiem minąć ani jeden rok, by obywatelstwo morskie Polski nie zostało wzmocnione i utrwalone. To jest wielkie i odwieczne prawo pokojowe narodu Polskiego, budującego własnym wysiłkiem własną i nową historię Bałtyku.

Niech wyrazem wszystkich Polaków, którzy w tej chwili łączą się z nami w obchodzie Święta Morza, obchodzonego tu w obecności Głowy Państwa u stóp fal Bałtyku — będzie — z głębi pragnień narodowych — wzniesiony okrzyk: niech żyje Polska na morzu, niech żyje Wielka Gdynia."

Następnie z pokładu O. R. P. „Mazur" P. Prezydent Rzeczypospolitej przyjął defiladę floty wojennej.

Z kolei na ul. Świętojańskiej odbyła się wspaniała defilada wojsk, organizacyj P. W. i W. F., związków i stowarzyszeń oraz delegacyj regionalnych, przybyłych do Gdyni na obchód Święta Morza. Defiladę przyjmował w imieniu Pana Prezydenta Rzeczypospolitej p. wicepremier Kwiatkowski.

W obchodzie „Święta Morza" brała także udział nieliczna grupka ostatnich, żyjących jeszcze weteranów Powstania 1863 roku, przyjmowana owacyjnie przez publiczność. Na ich cześć i w ich obecności odbyła się nazajutrz po „Święcie Morza" uroczystość nazwania ulicy, prowadzącej w Orłowie do przyszłych koszar wojskowych, ulicą „Powstania Styczniowego".

Konferencja eksportowa w Warszawie

Dnia 22 czerwca b. r. w lokalu Izby Przemysłowo - Handlowej w Warszawie odbyła się wielka konferencja eksportowa, zwołana przez samorząd gospodarczy.

W konferencji wzięli udział: Wicepremier inż. Kwiatkowski, Minister Przemysłu i Handlu p. Roman, Minister Komunikacji płk. Ulrych i Wiceminister Spraw Zagranicznych p. Szembek.

Zebraniu, które zagaił prezes Związku Izb Przemysłowo-Handlowych b. min. Klarner, przewodniczył p. min. Roman.

W zagajeniu swym, mówiąc o roli portów polskich, prezes Klarner powiedział m. in.:

„Pomyślne zmiany zachodzą dzięki posiadaniu własnego portu i marynarki handlowej, jeżeli chodzi o rynki zamorskie, które w handlu zagranicznym Polski odgrywają coraz większą rolę. W przywozie udział tych krajów ostatnio utrzymuje się na poziomie 35—40%. W wywozie natomiast jest on coraz wyższy i od 4,7% w roku 1929 doszedł do 15,6% w roku ubiegłym, a w pierwszym tercjale r. b. — do 20% całego wywozu."

Po prezesie Klarnerze zabrał głos p. minister Przemysłu i Handlu Antoni Roman. Przedstawiwszy w ogólnych zarysach trudności importowo-eksportowe w handlu światowym, p. minister przeszedł do spraw polskich.

U nas w Polsce — mówił minister — wypada przede wszystkim odnotować również stosunkowo słabszy rozwój handlu zagranicznego, niż produkcji. Powyższe zjawisko nie powinno nas specjalnie niepokoić, gdyż nie jest ono specyficznie polskie. Jest to objaw ogólno-światowy, którego przyczyna leży przede wszystkim w stworzonej przez kryzys i wciąż trwającej jeszcze na świecie nadmiernej reglamentacji, prowadzącej do deprecjacji towaru, który dostaje się na rynki odbiorcze przeważnie drogą anormalną. Niepowodzeniom w tym względzie staramy się zaradzić poprzez zawieranie umów handlowych, w którym to zakresie mamy do odnotowania dużo ważnych faktów. Analizując nasz handel zagraniczny bardziej szczegółowo, zauważamy pewne tendencje rozwojowe, będące wynikiem konsekwentnej polityki w tym względzie, przede wszystkim po stronie importu, który



O. R. P. „Grom"

w cyfrach globalnych wzrósł, zauważamy, że silniejszą tendencję do wzrostu posiada przywóz surowców i półfabrykatów, niż gotowych fabrykatów. Również ciekawą i dodatnią tendencję możemy zauważyć po stronie eksportu, a mianowicie, że w globalnych cyfrach eksportu, silniejszy wzrost wykazuje wywóz uszlachetnionych towarów, niż materiału surowego i półfabrykatu. Jest to niewątpliwie wynik dodatni. Drugą tendencją zasadniczą w naszym obrocie towarowym, na którą należy zwrócić uwagę, jest większe zróżniczkowanie naszych obrotów handlowych pomiędzy poszczególnymi kontrahentami. Jeśli mówię o konieczności wzmożenia eksportu, to mam na myśli przede wszystkim — naturalny rozwój eksportu, t. j. eksportu tych towarów, które stanowią przyrodzony cel produkcji naszych warsztatów przemysłowych i rolnych, a których wywóz kalkuluje się zasadniczo bez uciekania się do pomocy premiowej. Tylko bowiem eksport opłacalny stanowi racjonalne i zdrowe źródło wpływów w wyrównawczym procesie bilansu płatniczego — zakończył swe przemówienie p. minister Roman.

Po przemówieniu p. ministra Romana, sprawozdanie z prac międzyministerialnej komisji do spraw eksportowych złożył dyrektor Turski, po czym wygłosili referaty przedstawiciele sfer gospodarczych p. p.:

nacz. Taubenfeld o zagadnieniach finansowych i kredytowych, związanych z handlem zagranicznym,

inż. Konrad Kasperowicz, wiceprezes Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni o zagadnieniach komunikacyjnych, związanych z eksportem,

prezes Sowiński o przemyśle metalowym,

dr A. Marchwiński o eksporcie produktów przemysłu chemicznego,

dyr. Bajer o eksporcie wytworów przemysłu włókienniczego i konfekcyjnego,

dyr Drozdowski o eksporcie górniczym i hutniczym,

dyr. Wascho o sytuacji eksportowej w dziedzinie przetworów rolnych,

dr Hollenberg o zagadnieniach eksportowych województw lubelskiego i wołyńskiego,

p. Domański o eksporcie drzewa i ziemniaków,

p. Radłowski o eksporcie żywca, bydła i drobiu,

p. Aszkenazy o eksporcie jaj,

p. Barański o eksporcie drewna,

poseł Snopczyński o problemach eksportowych rzemiosła,

p. Mianowski o podstawach dla eksportu drobnej wytwórczości.

dyr Barański o zagadnieniach eksportowych ziem wschodnich,

i p. Jasiński o zagadnieniach eksportowych Małopolski Wschodniej.

Narady konferencji trwały dwa dni i jej rezultaty będą niewątpliwie miały doniosłe znaczenie dla rozwoju naszego handlu zagranicznego.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc czerwiec 1937 r.

Podczas gdy na rynkach światowych podaż ładunków wszelkiego rodzaju nieco osłabła, powodowana chwiejnością cen, niepewną sytuacją polityczną jak i finansową, rynki Morza Północnego mogły zanotować w stosunku do zeszłego okresu sprawozdawczego nawet lekkie podwyższenie frachtów. W ostatnich dniach czerwca popyt na prompt tonaż z Gdańska do portów angielskich był bardzo wielki co powodowało dalszy wzrost frachtów na drzewo.

ANGLIA.

Na rynku drzewnym pojawiło się w okresie sprawozdawczym dużo tonażu zainteresowanego pod ładunki drzewa do Anglii, tak że eksport drzewa nieco się wzmógł, przyczym stawki frachtowe pozostały na tym samym poziomie jak i w maju i nawet zanotowano lekkie podwyższenie. I tak płacono niedawno jeszcze za statek wielkości 1000 ton z Gdańska do Londynu Ł 655,— t. j. nieco ponad sh. 13/— f. i. o. i sztauowane od tony D. W. względnie sh. 35/6 per std. f. i. o. przy 7 dniach na za i wyładunek. Nieco później statek wielkości 500 stds, otrzymał sh. 36/— f. i. o. i sztauowane. Inny statek wielkości 2050 ton względnie 660 sds, uzyskał Ł. 1350 —.— f. i. o. i sztauowne t. j. sh. 13/3 od tony D. W. wzgl. sh. 40/— per stds. f. i. o. i sztauowane. Statek wielkości 500 ton do Cardiff otrzymał sh. 50/— za std. f. i. o. i sztauowane. Do innych portów Anglii tendencja frachtów była ta sama a to z powodu wstrzemięźliwości gdańskich eksporterów, którzy czekając na zniżkę frachtów, nie wysyłali swego towaru, a teraz eksportować muszą w tempie przyśpieszonym.

SZWECJA.

Bardzo ożywiony eksport drobnicy, jaki panował w poprzednim okresie sprawozdawczym ustał do Szwecji Zach. prawie zupełnie, a do Wybrzeża Wschodniego wyeksportowano średnie ilości cynku po Skr. 7,— do Skr. 7.50, drutu po Skr. 7,50, drzewa po Skr. 7,50

BELGIA.

W związku z kończącymi się terminami przewozu partii drzewa do Belgii, rynek drzewny do tego kraju wzmógł się w okresie sprawozdawczym przy tendencji zwyżkowej dla frachtów morskich. Po za tym wyeksportowano zwykłe ilości drobnicy, dla której linie regularne okazały się zupełnie wystarczające. Zaznaczyć jeszcze należy, że eksporterzy zboża zwrócili się do maklerów celem poinformowania się o stawkach frachtowych, którychby żądali armatorzy na wypadek wznowienia eksportu zboża. Nieobowiązujące stawki na przewóz zboża ciężkiego ustalono na sh. 6/— do 7/— gold. za tonę.

ŻAGLOWCE.

W dziedzinie frachtowania małego tonażu zauważono dalszy brak tonażu. Za makuchy płacono Rmk. 5,— za 1000 kg do jednego portu położonego nie bardziej na północ jak Aarhus, zaś za drzewo w tym kierunku płacono sh. 23/— do 24/— za std. DBB. Brak małego tonażu tłomaczy się tym, że większość statków niemieckich zaangażowana jest w przewożeniu transportów morskich z Niemiec do Skandynawii i na odwrót, zaś flagi: szwedzka: duńska i fińska zajęte są w w przewożeniu drzewa z Wschodniego Wybrzeża Bałtyku do Skandynawii Danii i Anglii. Na rynku gdyńsko-gdańskim ukazała się duża ilość mniejszych partii drzewa do Holandii, za które płacono Hfl. 15,— do Hfl. 16,—

WĘGIEL.

W okresie sprawozdawczym rynek węglowy wykazał znaczne ożywienie i chociaż tonażu w dogodnej dla załadowców pozycji było naogół mało, a jednak stawki frachtowe wzrosły, to jednak zanotowano cały szereg statków zafrachtowanych

3/4000 to do Belgii sh. 7/3 do 7/6 od tc.
2000 to do Rouen sh. 11/6 do 12/— od tc.
2/2500 to do Bordeaux sh. 14/6 do 15/3 od tc.
2000 to do Bayonne sh. 16/— od tony
2000 to do Zeebrügge sh. 8/6 od to.
2000 to do Danii sh. 7/— do 7/6 od to a nawet 7/9.
2000 to do Szwecji Połudn. sh. 7/6 do 8/— od to.

Pod koniec obecnego okresu sprawozdawczego pojawiły się na rynku frachtowym większe ilości węgla do Ameryki Południowej. Zafrachtowano statek z Gdańska do Buenos Aires po sh. 17/6 od tony, a pod koniec zeszłego tygodnia zapłacono za statek wielkości 5000 ton sh. 18/3 od to.

Również eksport węgla do portów Morza Śródziemnego był bardzo ożywiony i płacono z Gdańska do Port Said sh. 17/— od tony oraz do Aleksandrii sh. 17/— od tony.

Do jednego portu wschodniego Wybrzeża Włoch sh. 14/9 do 15/3 od tony.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ZATONIĘCIE KUTRA RYBACKIEGO NA BAŁTYKU.

W nocy z dnia 17 na 18 czerwca b. r. na wysokości latarni morskiej Stolpmünde nierozpoznany statek idący w kierunku zachodnim najechał na niemiecki kuter rybacki „Sto 8". Kuter zatonął, załogę uratował znajdujący się w pobliżu kuter „Sto 25".

O PIERWSZEŃSTWO ŻEGLUGI ANGIELSKIEJ NA PACYFIKU.

Ostatnie konferencje rządu W. Brytanii na temat rozwoju i przyszłości cenia pierwszeństwa i przewagi brytyjskich okrętów pasażerskich na trasach Oceanu Spokojnego. W tym celu W. Brytania udzieli rządom Australii, Kanady i Nowej Zelandii nieograniczonego kredytu na budowę nowych luksusowych statków pasażerskich.

Najbliższym projektem będzie rozpoczęcie budowy dwóch parowców, które pozwolą na wycofanie starych statków „Niagara" i Aozanga". Koszty budowy tych statków mają wynosić trzy milony funtów (około 73 milj. złotych). Pod względem urządzenia, nowoczesności i komfortu, przewyższą wszystkie dotychczas kursujące statki na Pacyfiku.

Poza tym przewidziany jest gruntowny remont i zmodernizowanie ważniejszych parowców kanadyjskich linii „Union Steamship Co." oraz nowozelandzkiej „Australerion Line". — Plany te przewidują przystosowanie całej starej i nowopowstającej flotylli okrętów pasażerskich w ten sposób, aby w razie wojny można je było z łatwością przerobić na pomocnicze jednostki wojenne.

PLAN ROZBUDOWY FLOTY AMERYKAŃSKIEJ.

Stany Zjednoczone Am. postanowiły odnowić swą flotę handlową. Od czasu wielkiej wojny Stany Zjedn. nie budowały statków i wobec tego mają obecnie tonaż przestarzały, nie konkurencyjny, z którego zmuszone są w krótkim przeciągu czasu wycofać znaczną część swych statków.

Został więc przygotowany plan rozbudowy amerykańskiej floty handlowej i przedłożony kongresowi do uchwalenia odpowiedniej kwoty na ten cel. Program przewiduje budowę 60 statków towarowych, 24 statków pasażersko - towarowych, 10 statków tankowych oraz jednego statku pasażerskiego typu „Manhattan". Połowa z tych statków ma być spuszczona na wodę w ciągu 18 — 36 miesięcy. Nad rozbudową floty czuwać ma Komisja Morska (powołana do działania przez prezydenta Roosevelta, który wysunął program rozbudowy floty), mając do dyspozycji 160.000.000 dolarów. Są nawet zamierzenia, aby Komisja miała do dyspozycji 200.000.000 dolarów, z czego kwota 30.080.000 dolarów przewidziana jest na subwencjonowanie przedsiębiorstw okrętowych. Przewiduje się, iż kapitał prywatny weźmie udział w tych kosztach w wysokości 50.000.000 dol.

EKSPANSJA ŻEGLUGI JAPOŃSKIEJ.

Pomimo ogromnego rozwoju japońskiej floty handlowej, przedsiębiorstwo „Nipon Jusen Kaisha" zapowiada budowę nowych statków, a mianowicie: 3 statki po 16,500 ton, przeznaczone dla linii do Europy; 2 statki po 11.700 ton dla obsługi Australii; oraz 2 statki po 10.600 ton dla innych linii. Każdy ze statków ma rozwijać szybkość 20 węzłów. Razem tonaż ich wyniesie 94.100 ton. Przedsiębiorstwo ma otrzymać na budowę tych statków subwencję rządową w wysokości 20.180.000 yen (tj. około 32 milj. zł).

Jednocześnie z zapowiedzią budowy nowych statków, nie czekając na ich wykończenie, przedsiębiorstwo otwiera nowe linie okrętowe: dwie do Europy — jedną przez Kanał Panamski, drugą przez Kanał Suezki — wielkimi, szybkobieżnymi statkami po 13.000 ton, których liczba ma być w ciągu roku zwiększona do 6.

ROZWÓJ FLOTY ITALSKIEJ.

Rząd italski zdecydował budować w ciągu najbliższych lat pięciu po 240.000 brt. rocznie, celem utrzymania wysokiego poziomu swojej floty handlowej. Mają to być statki o zupełnie nowym typie ustalonym na specjalnej konferencji. Bliższe szczegóły odnośnie wytycznych, co do jakości tego tonażu są trzymane w tajemnicy. Ma to być typ statku towarowego, o którym się „nie śniło dotychczas zagranicznym konstruktorom statków".

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, że rząd italski nie zaniedbując zresztą popierania rozwoju floty pasażerskiej, zwraca baczną uwagę na rozbudowę statków towarowych, stawiając tym statkom specjalne wymagania. Jest w tym niewątpliwy oddźwięk niekorzystnych doświadczeń z ostatniej wojny, kiedy to w obliczu nagłych potrzeb nabywano większe ilości statków używanych, które okazują się, rzecz oczywista, bardzo nie ekonomiczne w eksploatacji.

UPAŃSTWOWIENIE LLOYDU BRAZYLIJSKIEGO.

Największym przedsiębiorstwem okrętowym brazylijskim jest „Lloyd Brasileiro", który obecnie w całości przeszedł na własność rządu brazylijskiego. W ten sposób wszystkie zobowiązania Lloydu przejmuje rząd, który jednocześnie ma dostarczyć środków na odnowienie tonażu tego przedsiębiorstwa. Statki Lloydu Brazylijskiego są już bardzo przestarzałe i nie mogą wytrzymać konkurencji międzynarodowej, co stwarza dla Brazylii trudną sytuację w jej rozgałęzionym handlu morskim, zwłaszcza w żegludze przybrzeżnej, obsługującej liczne brazylijskie porty wzdłuż wybrzeża długości około 4000 km., nie licząc rzeki Amazonki.

URUCHOMIENIE NOWEGO NABRZEŻA W HAMBURGU.

W pierwszych dniach czerwca otwarto i oddano do publicznego użytku nowe nabrzeże w porcie hamburskim, nazwane Togokai i położone obok niedawno uruchomionego Kamerunkai. Na nowym nabrzeżu znajduje się największa hala składowa portu hamburskiego o powierzchni 17.000 m. kw.

OTWARCIE MORSKIEGO INSTYTUTU BADAWCZEGO W KILONII.

Uniwersytet w Kilonii przejął ostatnio Morski Instytut Badawczy. Instytut ten ma służyć nietylko do badań naukowych, ale i do celów praktycznych n. p. rybołóstwa w specjalnym oddziele poświęconym biologii ryb. — Oddawna już Wyższa Szkoła w Kilonii oddawała się pracy badawczo - morskiej. Tu zapoczątkowano w 1868 r. planowe badania morza, stąd wyjechała w 1899 r. pierwsza ekspedycja na płn. Atlantyk w celu badania planktonu. Przygotowania do stworzenia obecnego Instytutu datują się od 1933 r.

Instytut posiada wydziały: biologiczny, hydrograficzny i geologiczny. Wydział biologiczny obejmuje studia, zoologiczne, botaniczne i bakteriologiczne oraz specjalny dział biologii ryb.

POMYŚLNIEJSZE CZASY DLA ŻAGLOWCÓW.

Port Mariehamn na wyspach Alandzkich jest największym portem macierzystym dla żaglowców na morzu Bałtyckim. Obecnie w porcie tym nie stoi bezczynnie ani jeden żaglowiec, jak to bywało w ostatnich latach. — Wszystkie większe żaglowce fińskie znalazły obecnie zatrudnienie.

MIĘDZYNARODOWA KONFERNCJA PORTÓW ŚRÓDLĄDOWYCH.

W dniach 24 — 27 czerwca b. r. odbyła się w Kolonii międzynarodowa konferencja portów śródlądowych. — Porządek obrad obejmował szereg zagadnień administracyjnych, technicznych, finansowych i prawnych, ujętych zarówno pod kątem potrzeb poszczególnych krajów, jak i stosunków międzynarodowych.



I KRONIKA MIEJSKA

POBYT P. PREZYDENTA RZECZYPOSPOLITEJ W JURACIE.

W dniu 3 lipca przybył do Juraty na Helu na wypoczynek letni P. Prezydent Rzeczypospolitej prof. Ignacy Mościcki wraz z Małżonką i swym Domem Cywilnym i Wojskowym. — Pan Prezydent zamieszkał w specjalnie dla tego celu przygotowanym domku campingowym na terenie Oficerskich Obozów Wypoczynkowych.

P. Prezydent Rzeczypospolitej odbył parokrotnie wycieczki incognito do Gdyni. Poznawany na ulicy przez przechodniów był przedmiotem serdecznych owacyj

SZEF KIEROWNICTWA RUMUŃSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ W GDYNI.

W dniach 20 — 22 czerwca bawił w Gdyni szef kierownictwa rumuńskiej marynarki wojennej wiceadmirał Balanescu z małżonką. Admirałowi rumuńskiemu towarzyszył komandor marynarki rumuńskiej Nasturas z małżonką. Goście rumuńscy zwiedzili port i miasto oraz byli podejmowani na Oksywiu przez przedstawicieli polskiej marynarki wojennej

ZEBRANIE RADY PORTOWEJ.

W dniu 22 czerwca b. r. odbyło się w Gdyni zebranie Rady Portowej, na którym rozpatrzono szereg spraw, związanych z inwestycjami i eksploatacją handlową portu. M. in. omawiano sprawy przedłużenia mola pasażerskiego, projekt zmiany granic portu oraz sprawy sanitarne i porządkowe. Poza tym poruszono aktualne obecnie sprawy tranzytu rumuńskiego i czechosłowackiego przez port gdyński i zastanawiano się nad sposobami aktywizacji tego tranzytu.

Z PODRÓŻY ĆWICZEBNEJ O. R. P. „ISKRA".

Żaglowiec szkolny marynarki wojennej O. R. P. „Iskra", odbywający podróż ćwiczebną z podchorążymi Szkoły Podchorążych Marynarki Wojennej w Toruniu na pokładzie, zawinął w dniu 17 czerwca r. b. do portu w Lizbonie, gdzie był gościnnie podejmowany zarówno przez władze i społeczeństwo portugalskie jak i posła R. P. min. Dubicz - Penthera i personel poselstwa, jak również przez przedstawicieli miejscowej Polonii.

WYSOKIE ODZNACZENIE INŻ. T. WENDY.

W „Monitorze Polskim" z dnia 22 czerwca b. r. ogłoszony został dekret P. Prezydenta Rzeczypospolitej, nadający Krzyż Komandorski Orderu Odrodzenia Polski długoletniemu naczelnikowi Wydziału Techniczno-Budowlanego w Urzędzie Morskim, p. inż. Tadeuszowi Wendzie.

Inż. Wenda jest projektodawcą planów portu gdyńskiego i kierownikiem jego budowy od samego początku. — Z dniem 1 sierpnia b. r. p. inż. Wenda, po uzyskaniu pełnej wysługi lat, przechodzi w stan spoczynku. W uznaniu jego zasług powołany jednak będzie w charakterze stałego doradcy do Rady Technicznej dla Spraw Morskich.

NOWY DYRETOR PAŃSTWOWEJ SZKOŁY MORSKIEJ.

Dyrektorem Państwowej Szkoły Morskiej w Gdyni, na miejsce kmdr. Władysława Kosianowskiego, który z tego stanowiska zrezygnował, mianowany został dotychczasowy inspektor tej Szkoły kapitan żegl. wielkiej Stanisław Kosko.

Dyrektor Stanisław Kosko jest sam wychowankiem Szkoły, której kierownictwo mu obecnie powierzono. Po ukończeniu P. S. M. pływał jako oficer na statku szkolnym „Lwów", po tym skończył Szkołę Nauk Politycznych w Warszawie. Przez dłuższy czas był radcą Ministerstwa Przemysłu i Handlu, później odbywał staż na duńskich i polskich statkach handlowych i japo oficer brał udział w podróży „Daru Pomorza" dookoła świata. Od roku zajmował stanowisko inspektora Państwowej Szkoły Morskiej. Dyrektor Kosko jest oficerem rezerwy Marynarki Wojennej.

Jednocześnie inspektorem Państw. Szkoły Morskiej mianowany został długoletni profesor tej Szkoły p. dr Aleksy Majewski.

REPREZENTACJA GDYNI NA KONGRESIE MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ.

W Berlinie odbył się w końcu czerwca b. r. Kongres Międzynarodowej Izby Handlowej, w którym brało udział około 1500 delegatów, reprezentujących 40 państw. — Reprezentacja Polski liczyła 43 osoby. Z Gdyni brali udział w Kongresie p. p.: konsul generalny inż. N. Korzon, dyr F. Kollat, dyr L. Byczkowski, dyr J. Rummel i dr B. Kasprowicz.

WAKACYJNY INSTYTUT SZTUKI.

W dniu 3 lipca odbyło się w sali Państwowej Szkoły Morskiej uroczyste otwarcie tegorocznego Wakacyjnego Instytutu Sztuki, zorganizowanego przez Ministerstwo Wyzn. Rel. i Ośw. Publ. Wykład inauguracyjny wygłosił członek Polskiej Akademii Literatury, prof. Tadeusz Zieliński, mówiąc „O wiecznej aktualności artystycznych problemów starożytności".

Na kurs tegoroczny zapisało się ponad 300 słuchaczów z całej Polski.

WARUNKI PRACY NA POLSKICH STATKACH HANDLOWYCH.

W związku z przekazaniem do rozstrzygnięcia Komisji Arbitrażowej przez Związek Armatorów Polskich i Związek Zawodowy Transportowców niektórych zagadnień spornych dotyczących zmiany warunków płacy i pracy w Polskiej Marynarce Handlowej, Komisja Arbitrażowa w Gdyni pod przewodnictwem Superarbitra p. Mariana Klotta Głównego Inspektora Pracy w dniu 6 lipca rb. wydała orzeczenie, które reguluje na wszystkich statkach wynagrodzenie załogi pokładowej i maszynowej, ustala sposób zwracania się przełożonych do załogi, oraz uznaje za konieczne powiększenie załogi na pięciu statkach: „Kraków", „Poznań", „Toruń", „Katowice", „Wilno" o jednego węglarza i o jednego starszego marynarza.

Orzeczenie weszło w życie z dniem 1 lipca rb. i obowiązuje do dnia 31 grudnia 1938 r. z tym, że każda ze stron

może je wymówić w całości lub części na 30 dni przed upływem wymienionego terminu. O ile w tym terminie lub też następnych półrocznych terminach wymówienie nie nastąpi, cała umowa bądź nie wymówiona część umowy automatycznie przedłuża się na dalsze pół roku.

Na wypadek zasadniczych zmian w kosztach utrzymania termin ważności za zgodą stron lub na podstawie orzeczenia Komisji Arbitrażowej może być skrócony.

NOWE WŁADZE INSTYTUTU BAŁTYCKIEGO.

W gmachu Starostwa Krajowego w Toruniu odbyło się walne zebranie Instytutu Bałtyckiego. W zastępstwie prezesa Instytutu p. Starosty Krajowego Łąckiego, zagaił obrady p. prezydent m. Torunia Raszeja, powołując na przewodniczącego p. konsula Hozakowskiego.

Po odczytaniu i przyjęciu protokółu z ostatniego nadzwyczajnego zebrania, na wniosek zarządu uchwalono jednomyślnie nadać członkostwo honorowe ks. prałatowi Mańkowskiemu w uznaniu jego zasług dla Instytutu Bałtyckiego.

Obszerne sprawozdanie z działalności Instytutu wygłosił p. dyr. Borowik. Uchwalone na ostatnim nadzwyczajnym walnym zebraniu zmiany statutu zostały jednomyślnie zatwierdzone.

Po wysłuchaniu sprawozdania komisji rewizyjnej przedstawionego przez p. dr Bogocza, uchwalono zarządowi absolutorium, po czym przyjęto preliminarz budżetu w wysokości 140 tys. zł po stronie dochodów i wydatków.

W uzupełniających wyborach weszli do kuratorium w miejsce ustępujących ks. prałata Mańkowskiego i gen. Norwid - Neugebauera — p. konsul Korzon, i gen. Bortnowski, inspektor armii. Do zarządu w miejsce p. konsula Korzona i dyr. Pollaka — p. dyr. Kulikowski i prof. dr Łempicki. — Wreszcie w skład komisji rewizyjnej weszli: p. dyr Feliks Kollat, dr Tadeusz Bierowski, dyr Jerzy Hildt, oraz jako zastępcy p. dyr Cienciała, dyr Szulc i naczelnik Mański.

IMPORT POMARAŃCZ DO POLSKI.

W ostatnim pięcioleciu (1932 - 1936) Polska importowała 67.125 ton pomarańcz, przy czym gros tego importu przypada właściwie na ostatnie dwa lata, w ciągu których przywieziono 59.044 ton pomarańcz, a w trzech latach poprzednich zaledwie 8.081 ton. Cały ten import przechodzi przez granicę morską przez Gdynię.

WIZYTY I WYCIECZKI.

W dniu 29 czerwca r. b. bawił w Gdyni redaktor naczelny dziennika jugosłowiańskiego „Vreme", wychodzącego w Belgradzie, p. Grgur Kostic z małżonką. Red. Kostic zwiedził Gdynię i Wybrzeże.



Fragment portu w Gdyni

W dniu 1 lipca r. b. przybył do Gdyni wydawca i redaktor największego dziennika rumuńskiego „Curentul" z Bukaresztu p. red. Seycaru z żoną. — Goście zwiedzili miasto i port oraz Gdańsk.

W dniu 24 czerwca b. r. bawił w Gdyni jeden z największych armatorów włoskich p. Antonio N. Cosulich w towarzystwie dyrektora dr M. G. Donini. — Goście złożyli wizytę w Urzędzie Morskim, a następnie w towarzystwie dyrektora Urzędu Morskiego, p. inż. St. Łęgowskiego, zwiedzili port i jego urządzenia.

W dniu 2 lipca b. r. przybył do Gdyni na m/s „Piłsudski" prof. Uniwersytetu Ohio Eugene Van Cleef z małżonką. Prof. Van Cleef był gościem Instytutu Bałtyckiego i przez kilka dni zwiedzał Gdynię i wybrzeże polskie, po czym wyjechał do Torunia i Warszawy, skąd udał się w podróż po Polsce.

Bawił w Gdyni młody ekonomista duński p. Johannes Humlum z Kopenhagi, który zwiedził port i miasto oraz zapoznał się z działalnością Instytutu Bałtyckiego, po czym udał się w dalszą podróż po Polsce.

W dniu 14 lipca przybył do Gdyni p. Imre Szieberth, inspektor król.-węgierskich państwowych zakładów metalurgicznych w Budapeszcie. P. Szieberth złożył wizytę w Instytucie Bałtyckim, po czym zwiedził port i obejrzał motorowiec polski „Batory". — Z Gdyni gość węgierski udał się do Gdańska, skąd wyjechał w dalszą podróż po Polsce.

W dniu 4 lipca b. r. przybyła do Gdyni z Brna wycieczka czechosłowackiego zrzeszenia nauczycielskiego „Exod" w liczbie 50 osób. Wycieczka zwiedziła port i miasto, po czym przez Gdańsk i Kłajpedę wyjechała w dalszą podróż do Szwecji.

W tym samym dniu bawiła w Gdyni 15-osobowa wycieczka angielska, która przybyła z Londynu na statku angielskim „Baltrover".

ZAKOŃCZENIE V KURSU EKSPORTOWEGO.

W Warszawie zakończony został V Kurs Eksportowy zorganizowany przez Światowy Związek Polaków z Zagranicy. Zadaniem kursu było przeszkolenie młodzieży, zarówno w kraju, jak i zagranicą, dające podstawowe wiadomości o handlu zagranicznym, w szczególności eksportowym oraz o Polakach zamieszkałych poza granicami Polski, ich organizacjach, działalności i możliwościach gospodarczych.

ZMIANA NA STANOWISKU DYREKTORA HANDLOWEGO PORTU GDAŃSKIEGO.

Z dniem 1 lipca b. r. ustąpił ze stanowiska dyrektora handlowego portu gdańskiego inż. Bohdan Nagórski w związku z przejściem swym do zarządu firmy „Bergtrans" w Gdyni i w Gdańsku. Dyr Nagórski zajmował stanowisko dyrektora handlowego portu gdańskiego przez kilkanaście lat z rzędu, przy czym odznaczał się wybitnymi zdolnościami, energią i sprężystością w nawiązywaniu kontaktów handlowych tego portu z zapleczem. Na trudnym swym posterunku wykazywał zawsze duży umiar i takt i położył poważne zasługi dla portu gdańskiego. Następcą dyr. Nagórskiego w Gdańsku został p. Adam Rudzki, dotychczasowy przedstawiciel portu gdańskiego w Warszawie.

DZIAŁ URZĘDOWY

STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA CZERWIEC

I. Uwagi ogólne

Ogólny obrót towarowy w mies. czerwcu r. b. wyniósł 828.516.7 ton wobec 731.828.1 ton w mies. maju r. b. oraz 564.632.2 ton w czerwcu 1936 r.

Od początku powstania portu obroty towarowe w mies. czerwcu zawsze wykazywały spadek i wraz z m. lutym zawsze były najmniejsze w porównaniu z pozostałymi miesiącami każdego roku.

Miesiąc sprawozdawczy po raz pierwszy w dziejach obrotów portu wykazuje nie tylko wzrost w porównaniu z ub. miesiącami tego roku ale jest **rekordowym** w dotychczasowej pracy portu. Poprzednie rekordowe wyniki miały miejsce w m. kwietniu br. (819.445.9 ton).

Rekordowe obroty ogólne miesiąca sprawozdawczego (828.516.7 t.) wykazują 12.5%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. majem rb. (731.828.1 ton), poważny 46.7%-owy wzrost w stosunku do mies. czerwca 1936 r. (564.632.2 t.) oraz 1.1%-owy wzrost w porównaniu do ostatnich rekordowych wyników miesiąca kwietnia 1937 r. (819.445.9 t.).

Ruch statków analogicznie do obrotów towarowych portu wykazuje wzrost ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 509 (476) statków o pojemności — 497.467 n. r. t. (437.649 n. r. t.), wyszło zaś 507 (474) statków o pojemności 486.091 n. r. t. (454.696 n. r. t.).

Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w m. czerwcu rb. wyniósł 977.3 n. r. t. (919.4 n. r. t.).

Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 58 (58). Średni postój statków wyniósł 51.1 godzin (54 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska, Niemcy, Anglia, Dania, Grecja, Finlandia, Łotwa, Francja, Norwegia, Włochy, Stany Zjedn. Am. Półn., Estonia, Holandia, W. M. Gdańsk, Panama i t. d. wykazując przegrupowanie Anglii z 7-go na 4-te miejsce, Danii z 4-go na 5-te, Grecji z 10-go na 6-te oraz Finlandii z 6-go na 7-me. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowane były bandery 18 (16) państw.

Obroty zamorskie w m. czerwcu rb. wyniosły **rekordowe 813.009.6 ton,** wobec 716.161.3 t. w m. maju rb., 554.717.— t. w m. czerwcu 1936 r., oraz wobec poprzednich rekordowych wyników w m. kwietniu 1937 r., (795.078.5 t.).

Na uzyskanie ogólnych obrotów zamorskich w m. czerwcu rb. (813.009.6 t.) złożył się przywóz zamorski — 177.939.8 t. oraz wywóz zamorski — 635.069.8 t.

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym jest rekordowym (177.939.8 t.) w dotychczasowych przywozach zamorskich portu. Poprzedni rekordowy przywóz zamorski miał miejsce w m. grudniu 1936 roku (165.130 t.).

Przywóz zamorski w m. sprawozdawczym wykazuje 12.7% owy wzrost w porównaniu z ub. mies. majem rb. (157.855.1 t.), poważny 100.4%-owy wzrost w stosunku do m. czerwca 1936 r. (88.766.1 t.) oraz 7.7%-owy wzrost w porównaniu do poprzedniego rekordowego przywozu w m. grudniu 1936 r. (165.130 t.).

Ten wzrost przywozu w porównaniu z ub. mies. majem rb. spowodowały przede wszystkim pozycje: — nasion oleistych różnych — 5.283 t. (2.865 t.), ryżu surowego — 7.684 t. (6.357 t.), rud różnych i wypałków pirytowych — 22.309 t. (14.351 t.), fosforytów — 12.028 t. (9.677 t.), żużli Thomasa — 2.800 t. (brak), skór — 2.013 t. (1.754 t.), celulozy — 1.165 t. (826 t.), oraz złomu żel. — 85.606 t. (75.038 t.).

Spadek natomiast wykazały pozycje: owoców świeżych i suszonych — 2.276 t. (2.413 t.), orzechów i migdałów — 311 t. (392 t.), kakao — 194 t. (668 t.), piryty — brak (3.098 t.), wełna i odpadki — 1.404 t. (2.626 t.), bawełna i odpadki — 5.803 t. (8.103 t.), juta — 830 t. (1.127 t.), papier — 2.065 t. (2.148 t.) oraz miedź — 1.524 t. (1.703 t.).

Przywóz zamorski w 1-ym półroczu rb. (880.970.9 t.) wykazuje poważny 60.3%-owy wzrost w porównaniu z tym samym okresem czasu roku ub. (549.352.9 t.).

Wywóz zamorski w m. sprawozdawczym (635.069.8 t.) wykazuje 13.7%-owy wzrost w porównaniu z ub. mies. majem rb. (558.306.2 t.), oraz 36.2%-owy wzrost w stosunku do mies. czerwca 1936 r. (465.905.9 t.).

Wywóz zamorski w 1-ym półroczu rb. wykazuje 13.1%-owy wzrost (3.461.905.4 t.) w porównaniu z tym samym okresem czasu r. ub. (3.059.731.8 t.).

Wzrost wywozu w m. sprawozdawczym spowodowały przede wszystkim pozycje: mąki pastewnej i ryżowej — 693 t. (420 t.), słodu — 2.481 t. (761 t.), masła — 768 t. (34 t.), soli kuchennej i przem. 691 t. (186 t.), węgla kamiennego — 470.868 t. (424.734 t.), węgla bunkrowego — 63.952 t. (44.337 t.), koksu — 29.175 t. (20.396 t.), tkanin — 730 t. (665 t., słupów i bali — 4.154 t. (359 t.), drzewa tartego — 18.520 t. (8.377 t.), fornierów i dykt — 1.584 t. (1.367 t.), celulozy — 1.002 t. (629 t.), oraz rur żeliwnych, żelaznych i stalowych — 3.678. t. (2.290 t.).

Obniżył się natomiast wywóz: pszenicy — brak (20 t.), strączkowych — 30 t. (40 t.), bekonów — 1.315 t. (1.546 t.), jaj — 1.606 t. (2.266 t.), cementu — 266 t. (2.199 t.), oleju — brak (92 t.), cukru — 2.457 t. (3.761 t.), makuchów — 825 t. 1.190 t.), siarczanu amonu — 594 t. (3.424 t.), klepek — 91 t. (100 t), papieru — 414 t. (508 t.), metali różnych — 12.967 t. (13.467 t.), szyn kolejowych — 4.019 t. (6,189 t.) oraz cynku i blachy cynkowej — 840 t. (2.084 t.). —

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje w porównaniu z ub. mies. majem rb. wzrost przywozu — 534 t. (108 t.) oraz spadek wywozu — 2.091 t. (2.940 t.) Spośród poważniejszych pozycyj przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych — 286 t. (62 t.), asfalt — 100 t. (brak) oraz wyroby z drzewa — 81 t. (brak). Na wywozie zaś: owoce suszone — 7,2 t. (0.3 t.), kawa — 73.7 t. (0.3 t.), kakao — 11.6 t. (brak), garbniki — 305 t. (274 t.) skóry — 42 t. (35 t.), farby — 32 t. (0.6 t.), papier — 69 t. (151 t.), miedź — 155 t. (brak) oraz cyna — 12 t. (31 t.).

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje wzrost przywozu — 4.054 t. (3.947 t.) oraz wywozu — 8.826 t. (8.670 t.). Na przywozie z pośród poważniejszych pozycyj są do zanotowania: mąka — 164 t. (220 t.), cukier — 2.345 t. (336 t.), napoje alkoholowe — 95 t. (82 t.), przetwory chemiczne — 32 t. (15 t.), siarczan amonu — 592 t. (960 t.), skóry — 43 t. (7 t.), tkaniny — 179 t. (145 t.), deski i łaty — 240 t. (1.547 t.), papier — 54 t. (55 t.) oraz wyroby żelazne — 98 t. (63 t.).

Na wywozie zaś do wnętrza kraju: nasiona oleiste — 423 t. (170 t.), ryż wyłuszczony — 4.350 t. (3.986 t.), kakao — 171 t. (103 t.), żywica — 513 t. (99 t.), jelita — 12 t. (12 t.), wazelina 28 t. (31 t.), tłuszcze i oleje roślinne — 450 t. (216 t.), tłuszcze zwierzęce surowe — 234 t. (328 t.), garbniki — 101 t. (231 t.), skóry — 307 t. (214 t.), kauczuk 104 t. (190 t.), papier — 850 t. (486 t.), celuloza — 53 t. (101 t.), miedź 180 t. (429 t.) oraz cyna — 35 t. (13 t.).

Ruch pasażerów wykazuje pewne ożywienie jedynie na wyjeździe pasażerów, na przyjeździe natomiast spadek. Przyjechało bowiem 1151 osób (1223), wyjechało zaś 2634 osoby (2070).

II. OBRÓT TOWARÓW *GOODS TURNOVER* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *(January—June)*
Cały przywóz	**177 939·8**	**157 855·1**	**880 970·9**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**17 001·9**	**13 927·4**	**116 883·3**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)* . . .	5 283·4	2 865·7	29 998·5
30/12. Ryż surowy *(rice)* .	7 684·—	6 357·9	38 140·9
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 276·2	2 413·1	34 837·7
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)* . . .	71·6	46·9	479·5
76. Kawa *(coffee)*	311·6	392·8	2 229·7
78. Herbata *(tea)*	90·6	77·1	801·9
80. Kakao *(cocoa)*	194·8	668·—	3 327·5
81-82. Korzenie *(spices)* .	124·4	59·—	630·6
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**544·8**	**240·8**	**13 591·5**
116-117. Śledzie *(herrings)* .	414·—	58·2	12 401·9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**35 308·5**	**30 216·4**	**141 414·7**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)* . . .	22 309·4	14 351·1	83 944·7
177/1c. Piryty *(pyrites)* . .	—	3 098·8	8 638·8
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 301·5**	**1 593·1**	**11 094·6**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	320·7	247·—	1 901·9
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	697·—	1 141·8	6 726·9
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**454·3**	**251·7**	**2 716·8**
287. Makuchy *(oil cake)* . .	—	—	302·2
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	246·1	67·6	975·4
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**17 123·6**	**12 211·1**	**105 099·3**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	1 618·—	1 621·8	8 208·1
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	12 028·9	9 677·4	72 929·4
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	2 800·—	—	18 095·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**2 022·4**	**1 777·4**	**12 926·8**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	2 013·7	1 754·3	12 872·2

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *(January—June)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**9 757·5**	**13 718·4**	**76 849·—**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 404·8	2 626·8	14 755·8
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)* .	5 803·5	8 103·3	43 981·5
624. Juta *(jute)*	830·7	1 127·8	5 683·7
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**823·2**	**1 207·3**	**5 275·6**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**164·1**	**354·4**	**1 174·5**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**3 376·—**	**3 038·5**	**17 282·2**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	2 065·9	2 148·7	10 739·7
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 165·9	826·5	6 156·3
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**82·7**	**124·9**	**325·3**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**88 580·9**	**77 879·5**	**367 225·9**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	85 606·3	75 038·6	351 105·8
977. Miedź *(copper)* . . .	1 524·5	1 703·4	8 243·6
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**474·—**	**411·8**	**3 285·6**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**727·9**	**741·6**	**4 301·5**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**131·5**	**67·7**	**1 170·9**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**65·—**	**93·1**	**353·4**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *(January—June)*
Cały wywóz	**635 069·8**	**558 306·2**	**3 461 905·4**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 041·7**	**1 616·5**	**25 866·—**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	**20·2**	26·7
2. Żyto *(rye)*	—	—	20·4
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	30·—	40·—	653·4
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	—	0·2	175·2
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	693·2	420·3	2 235·—
35. Słód *(malt)*	2 481·6	761·7	16 200·—
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 035·9**	**4 470·6**	**25 240·9**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 315·2	1 546·—	9 255·2
125. Jaja *(eggs)*	1 606·2	2 266·4	6 617·5
127. Masło *(butter)*	768·7	34·7	1 607.9
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**565 100·3**	**493 265·8**	**3 046 037·5**
154. Cement *(cement)* . . .	266·6	2 199·—	3 140·3
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	691·5	186·3	1 065·6
180. Węgiel kamienny *(coal)*	470 868·2	424 734·—	2 616 953·3
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	63 952·2	44 337·1	280 155·6
182. Koks *(coke)*	29 175·—	20·396·—	126 816·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	—	92·4	182·3
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**59·4**	**92·3**	**412·8**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**4 799.5**	**8 269·1**	**39 552·9**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	2 457·7	3 761·7	15 131·—
287. Makuchy *(oil cake)* . .	825·—	1 190·—	7 748·5
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	213·8	2 542·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**2 055·5**	**5 041·4**	**51 368·7**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	4·1
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	594·1	3 424·1	32 536·2
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	2 550·—
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	17·—	19·—	72·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**309·2**	**281·3**	**2 150·9**

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *(January—June)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**1 207·1**	**1 543·8**	**9 260·6**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	730.6	665·5	3 764·—
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**29·3**	**41·6**	**298·3**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**25 463·—**	**11 345·4**	**88 852·1**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	4 154·2	359·6	4 584·2
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	18·520·—	8 377·—	68 648·4
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	91·4	100·—	320·—
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 584·7	1 367·1	9 097·—
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 643·5**	**1 354·5**	**6 815·6**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	414·6	508·2	2 459·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	1 002·8	629·2	2 828·—
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**85·9**	**30·3**	**351·7**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**25 040·5**	**30 106·5**	**159 002·2**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	12 967·7	13 467·9	59 466·4
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	4 019·—	6 189·2	39 709·4
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	3 678·—	2 290·5	17 658·6
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	840·9	2 084·—	9 624·—
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**145·—**	**751·5**	**6 418·9**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**54·—**	**95·6**	**276·3**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Czerwiec *(June)*	1937 —	813 009·6
Maj *(May)*	1937 —	716.161·3
Czerwiec *(June)*	1936 —	554.717·—
Od początku roku *(January — June)*	1937 —	4.342.876·3
" " " " "	1936 —	3.609 084·7

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM (*coastal traffic Danzig includet*)

Poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January — June*
Przywóz	*(imports)*	**534·4**	**108·9**	**4 832·9**
1, 2, 3, 4	— Zboże *(grain)* . .	—	—	—
9–16	— Strączkowe . . .	—	—	—
24 26	— Nasiona oleiste . . *(oil seeds)*	—	—	—
27/1–2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1, 2	— Ryż *(rice)* . . .	—	—	—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	5·—
27/3—32	— Mąka pastewna .	—	—	—
40–50	— Warzywa *(greens)*	67·—	—	67·—
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	46·9	46·9
76	— Kawa *(coffee)* . .	—	—	—
81–82	— Korzenie *(spices)* .	—	—	—
116	— Ryby połowy włas. *(fish)*	286·4	62·—	2 706·4
117	— Śledzie *(herrings)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	100·—	—	100·—
215–218	— Tłuszcze zwierz.sur. *(animal origin)*	—	—	—
226–229	— Przetwory mączne *(flour products)*	—	—	—
205–214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)* . .	—	—	2·2
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	26·—
295–491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	—	—	6·3
296/1–300/1	— Amoniak . . . . *(ammonia)*	—	—	1.437·9
300/4	— Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	278·9
492—515	— Skóry . . . . . . *(skins and hides)*	—	—	18·4
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	—
757, 778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	81·—	—	119·—
742—803	— Papier *(paper)* . .	—	—	8·4
862—887	— Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	—
896—927	— Szkło *(glass)* . . .	-	—	—
930—966	— Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	—	3·3
	Różne *(various)* .	—	—	7·2
Wywóz	*(exports)*	**2 091·4**	**2 940·2**	**9 045·9**
23	— Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	0·5
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	—	—	—
24—26	— Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	173·2
131, 32	— Krochmale *(starch)*	—	—	—
27/1–2	— Mąka *(flour)* . .	—	—	—
30/1—2	— Ryż wyłuszczony . *(husked rice)*	1 158·6	1 664·6	4 732·1
35	— Słód *(malt)* . . .	—	—	—
40—50	Warzywa *(greens)*	—	—	—
53—58, 60–64	— Owoce świeże . . *(fresh fruit)*	—	—	220·3
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)* . . .	7·2	0·3	22·1
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·6
69, 72	— Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—	7 7
76	— Kawa *(coffee)*	73·7	0·3	154·6
78	— Herbata *(tea)* . .		—	2·1
	Kakao *(cocoa)* . .	11·6	—	153·4
81, 82	— Korzenie *(spices)*	1·—	—	6·8
83	— Rośliny lecznicze . *(farmaceutic plants)*	0·5	—	0·5
95—97	— Żywica *(resin)* . .	8·—	11·4	55·7
117	— Śledzie *(herrings)*	—	1·6	85·8
127—200	— Oleje *(oils)* . . .	—	—	-
137/2–3	— Jelita *(casings)* . .	—	8·3	22·7
142—143	— Gąbki i muszle . . *(sponges and shells)*	—	—	1·6
148	— Kamienie *(stones)*	—	621·	621·—
150	— Glinki *(clay)* . .	—	—	—
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	85·	—	85·—
177	— Rudy różne . . . *(various ores)*	—	—	—
198, 199	— Asfalt *(asphalt)* .	—	—	—
200/8, a, b, c,	— Wazelina *(vaseline)*	—	7·—	19·1
203—204	— Wosk *(wax)* . . .	—	—	0·2
205—214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	44·8	52·1	258·8
215–218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	18·—	20·4	301·4
216	— Tran *(cod-liver-oil)*	41·2	—	93·5
219	— Stearyna *(stearine)*	5·—	6·6	30·4
245	— Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254–256	— Ryby *(fish)* . . .	—	0·1	0·1
276–278	— Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	–
295/6	— Siarka *(sulphur)* .	—	—	10·—
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	14·3	4·7	122·6
299/18	— Soda *(soda)* . . .	—	—	—
405–425	— Farby *(paints)* . .	32·9	0·6	33·5
404	— Sadze *(soot)* . . .	—	—	22·4
424—428	— Garbniki	305·1	274·5	874·1
429–454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	—	—	—
492–513	— Skóry *(skins)* . .	42·1	36·7	203·9
589/1, 2, 592	— Wełna *(wool)* . .	—	—	—
597—622	— Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
606	— Bawełna *(cotton)* .	—	—	—
624	— Juta *(jute)* . . .	—	—	–
625, 626	— Sizal *(sisal)*	3·7	1·5	25·—
720—7 4	— Kauczuk *(rubber)*	3·9	9·5	49·2
757—778 z wyj. 772, 771	— Wyroby z drzewa . — *(wood goods)*	—	—	3·2
772, 773	— Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	— Korek, wyr. z korka	—	—	—
794, 795	— Celuloza *(cellulose)*	—	—	—
792—803 807—808	— Fibra *(fibre)* . . .	—	—	3·3
809 819, 826	— Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	69·6	151·6	325·2
925—981	— Metale różne . . *(various metals)*	—	—	9·3
930–965	— Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	—	34·—	68·1
966	— Cyna *(tin)*	12·—	31·1	56·5
968	— Cynk *(zinc)* . . .	—	—	—
977	— Miedź	155·2	—	170·4
	Różne *(various)* .	—	2·3	20·—
Przywóz i wywóz razem		**2 625·8**	**3 049·1**	**13 878·8**

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January — June*
Przywóz	*(imports)*	**4 054·8**	**3 947·3**	**25 210·4**
1—4	— Zboże . . . . . . *(grain)*	—	—	—
17, 23, 25	— Nasiona . . . . . *(seeds various))*	1·—	8·4	26·—
24—26	— Nasiona oleiste różne . . . . . . *(various oils seeds)*	—	—	1.—
31, 32	— Krochmale *(starch)*	—	35·—	36·6

Poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January—June*
27/1—3	— Mąka *(flour)*	164·3	220·—	446·6
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	— Kasza *(grits)*	—	—	1·7
35	— Słód *(malt)*	—	—	125·—
40—50	— Warzywa *(greens)*	0·8	3·3	6·5
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	—	—	1·6
67, 68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·3	0·9	5·—
76	— Kawa *(coffee)*	2·5	10·8	13·3
77	— Cykoria *(succory)*	0·6	0·2	1·3
78	— Herbata *(tea)*	—	—	—
80	— Kakao *(cocoa)*	—	4·3	4.3
81, 82	— Korzenie *(spices)*	—	0·6	7·4
95, 97	— Żywica *(resin)*	—	2·3	2·3
104/3	— Trawa morska *(sea grass)*	—	2·—	2·1
125	— Jaja *(eggs)*	7·7	1·2	10·3
127—200	— Oleje *(oils)*		—	2·1
128/1 4	— Ser *(cheese)*	—	0·2	0·2
131	— Pierze *(feather)*	—	—	—
136	— Kości *(bones)*	—	209·8	209·8
137/2a. b	— Jelita *(casings)*	3·7	0·6	4·5
205	— Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin.)*	—	—	29·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	3·4	102·5	110·1
225	— Gliceryna *glycerine*	23·8	—	23·8
228	Makaron *(macaroni)*	13·7	9·6	29·4
243/1 2	— Konserwy mięsne *(meat preserves)*	—	—	—
254, 256	— Ryby i konserwy rybne *(fishes)*	—	0·5	0·7
259, 260	— Cukier *(sugar)*	2 345·3	336·7	16 080·8
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	95·5	82·9	206·6
295—491	— Przetwory chemiczne *(chemicals)*	32·5	15·4	60·7
300|4	— Siarczan amonu *(sulphobeof ammona)*	592·9	960·—	3 648·9
299/18	— Soda *(soda)*	—	—	—
296/1—300/2	— Amoniak *(ammonia)*	—	—	1.040·—
405—425	— Farby *(paints)*	0·7	2·5	3·5
411/2	— Biel cynkowa *(zinc white)*	—	—	0·2
429—454	— Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	1·9	4·4	7·1
466—470	— Klej i żelatyna *(glue and gelatine)*	1·3	0·5	1·8
492—513	— Skóry *(skins)*	43.6	7·5	67·2
534—559	— Wyroby skórzane *(leather goods)*	—	—	0·6
573—622	— Tkaniny *(textile fabrics)*	179·7	145·5	472·4
589/1, 2 592	— Wełna *(wool)*	—	12·2	20·—
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny *(cotton waste)*	—	1·5	1·5
646—648	— Sznury *(ropes)*	1·3	0·9	3·3
720, 724	— Kauczuk *(rubber)*	—	2·2	2·2
725—746	— Wyroby gumowe *(rubber goods)*	1·6	1·6	3·2
749, 750, 751	— Deski i łaty *(boards & laths)*	240·—	1 547·9	1 787·9
757—778	— Wyroby z drzewa *(wood goods)*	6·1	15·9	28·3
776	— Meble *(bentwood furniture)*	2·1	3·5	6·5

Poz. tar. cel.		Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January—June*
779—787	— Korek, wyr. z korka *(cork wood and cork goods)*	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier *(paper)*	54·6	55·8	194·3
836—847	— Książki i broszury *(books)*	—	—	0·2
862 - 887	— Wyroby ceram. *(ceramic products)*	0·4	2·9	12·3
896—927	— Szkło i wyroby *(glass and glass ware)*	1·4	2·5	5·2
925—981	— Metale różne *(various metals)*	—	10·—	10·—
930—965	— Wyr. stal. i metal. *(iron & steel goods)*	98·—	63·3	239·4
968	— Cynk *(zinc)*	—	—	—
	Różne *(various)*	132·1	59·5	205·5
	Wywóz *(exports)*	**8 826·5**	**8 670·4**	**29 285·3**
7	— Kukurydza *(maize)*	—	—	—
23	— Pestki drzew owocowych *(fruit stones)*	1·5	1·5	9·1
24—26	— Nasiona oleiste *(oil seeds)*	423·7	170·4	1 436·2
17, 23, 25	— Nasiona *(seeds various)*	1·1	2.2	5·1
24/1—3	— Mąka *(flour)*	2·3	—	3·4
28	— Kasza *(grits)*	3·7	2·7	9·3
30	— Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	4 350·3	3 986·5	10 350·8
31	— Krochmal *(starch)*	1·3	5·—	13·4
53, 58, 60—64	— Owoce świeże *(fresh fruit)*	40·5	504·4	1 606·4
59, 61—63, 66	— Owoce suszone *(dried fruit)*	120·9	183·1	599·4
62 72	— Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	3·5	2·4	16·8
67—68	— Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	2·6	5·2	8·2
76	— Kawa *(coffee)*	53·4	32·9	442·6
78	— Herbata *(tea)*	19·2	25·7	70·9
80	— Kakao *(cocoa)*	171·9	103·3	744·9
81—82	— Korzenie *(spices)*	7·7	14·—	39·7
89	— Rośliny lecznicze *(medicinal plants)*	1·1	6·8	26·1
95, 97	— Żywica *(resin)*	513·7	99·6	1 020·1
104	— Trawy morskie, trzcina *(sea, grass, reed)*	2·3	22·3	60·2
117	— Śledzie *(herrings)*	—	2·5	14·—
127—200	— Oleje *(oils)*	3·7	—	56.—
128/1—4	— Sery *(cheese)*	—	0·9	0·9
129/1—5	— Kazeina *(caseine)*	0·5	2·7	12·1
137/2a. b	— Jelita *(casings)*	12·9	12·1	41·2
143/1—3	— Muszle *(shells)*	1·1	2·1	40·9
148	— Kamienie *(stones)*	7·7	1·—	12·2
150	— Glinki ceramiczne *(ceramic clay)*	0·6	400·8	401·5
154	— Cement *(cement)*	2·5	0·1	2·6
156/1—2	— Talk *(talc)*	0·4	—	0·4
161	— Minerały zawier. bor *(minerals bor)*	—	197·—	197·—
170	— Art. szlifierskie *(grinding materials)*	12·7	7·—	57·4
177	— Rudy różne *(various ores)*	—	—	5·7
186—188	— Smoła *(pitch)*	—	—	—
198—199	— Asfalt *(asphalt)*	5·9	—	6·—
200—8, a, b, c.	— Wazelina *(waseline)*	28·1	31·8	116·2
203—204	— Wosk *(wax)*	2·7	6·5	40·2
205, 214	— Tłuszcze i oleje roślinne *(vegetable oils and fats)*	450·9	216·8	1 266·4
213/1—3	— Pokost *(varnish)*	0·1	—	0·1
215, 217—218	— Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)*	234·5	328·1	1 676·—

Poz. tar. cel.	Czerwiec *June*	Maj *May*	Od początku roku *January-June*
216 — Tran *(whale oil)* .	59·6	49·3	276·4
219 — Stearyna *(stearine)*	28·3	10·6	80·6
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	11·4	4·8	50·8
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	1·3	0·3	5·4
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	3·—	—	6·8
293 – 294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	21·5	—	66·8
292—491 z wyj. osobno wym.			
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	2·1	2·1
Przetwory chemiczne *(chemicals)* . .	74·7	76·5	342·4
408 — Sadze *(soot)* . .	—	11·6	58·5
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	5·—	51·4	183·1
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	101·9	231·4	792·7
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	8·2	1.8	13·5
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	0·3	0·9	2·6
487 — Celuloid *(celluloid)*	2·2	—	8·—
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	307·4	214·8	1 051·4
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	101.1	198·6	1 584·8
597, 605. 613— 606 — Bawełna *(cotton)*	9·1	5·4	19·—
622 — Tkaniny *(textiles)*	—	0.4	31·6
624 — Juta *(jute)* . . .	—	20.5	20·5
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	6·—	2·6	35·7
646—648 — Sznury *(ropes)* .	3·5	2·1	32·9
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	104·—	109·6	479·4
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	34·6	13·9	63·1
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	—	—	1·—
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	3·3	13·4	28·1
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	12·7	—	12·7
792, 803, 809 797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	22·—	22·5	53·8
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	14·7	19·4	47·6
826 — Papier *(paper)* .	850·1	486·4	1 759·7
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	53·7	101·6	246·9
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	1·5	6·5	20·3
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	1·2	1·7	8·7
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	32·5	24·—	135·3
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	1·7	0·6	49·9
930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	121·—	22·1	299·6
955 — Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	—
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	35·3	13·6	98·5
977 — Miedź *(copper)* .	180·5	429·4	1 038·9
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)* .	60·—	17·—	194·6
Różne *(various)* .	68·2	126·2	272·3
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**12 881·3**	**12 617·7**	**54 495·7**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Czerwiec *(June)*	1937 —	828.516·7
Maj *(May)*	1937 —	731.828·1
Czerwiec *(June)*	1936 —	564.632·2
Od początku roku *(January-June)* . .	1937 —	4.411.250·8
" " " " "	1936 —	3.676.814·6

III. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków *(ships incoming)*			Wyszło statków *(ships outgoing)*			Suma rubr. 3 i 6 *(total kolumn 3 & 6)*	Kolejne miejsce *(place accupied)*
	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*	Ogółem *(total)*	w tym załad. *(loaded)*	o ogól. poj. *(n. r. t.)*		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	58	30	63.182	50	42	56.026	119.208	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)* . .	6	5	1.982	5	2	1.625	3.607	15
Anglia *(Great Britain)*	25	7	50.183	22	17	44.030	94.213	4
Dania *(Denmark)*	62	38	38.285	65	41	40.840	79.125	5
Estonia *(Estonia)*	23	6	12.288	23	12	12.693	24.981	13
Finlandia *(Finland)*	33	8	30.170	41	28	36.743	66.913	7
Francja *(France)*	4	1	30.216	4	—	30.216	60.432	9
Grecja *(Greece)*	14	2	36.410	13	12	33.958	70.368	6
Holandia *(Holland)*	20	16	8.634	22	11	8.397	17.031	14
Łotwa *(Latvia)*	23	2	30.337	24	11	32.071	62.488	8
Niemcy *(Germany)*	74	31	49.217	80	50	56.111	105.328	3
Norwegia *(Norvay)*	32	20	31.304	30	18	27.521	58.825	10
Panama *(Panama)*	2	1	1.282	2	—	1.282	2.564	16
Rumunia *(Romanie)*	1	—	2.288	—	—	—	2.288	17
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)* . .	6	4	19.538	5	3	15.696	35.234	12
Szwecja *(Sweden)*	117	38	70.150	113	89	69.408	139.558	1
Węgry *(Hungary)*	1	1	346	1	—	346	692	18
Włochy *(Italy)*	8	1	21.655	7	7	19.128	40.783	11
Razem *(total)* . . .	**509**	**211**	**497.467**	**507**	**344**	**486.091**	**983.558**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)* .	476	227	437.649	474	313	454.696	892.345	—
Ten sam mies. 1936 *(May) 1936)* . .	*383*	*162*	*382.013*	*377*	*267*	*366.832*	*748.845*	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	2.658	1.214	2.602·332	2.658	1.893	2.611.301	5.213.633	—
Od pocz. r. 1936 *(since beginning of 1936)*	2.314	993	2.295.802	2.315	1.761	2.286.828	4.582.630	—

Uwagi: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. czerwcu 1937 r. 977.3 n. r. t.;
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 58;
c) średni postój statków w porcie: 51.1 godzin.

IV. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU CZERWCU 1937 R.

w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski	Połowy dalsze	
Łososie	—	—	—	—	—	—	—
Mielnica	—	—	—	—	—	—	—
Troć	—	—	—	—	270	—	270
Stornia	28.900	16.140	50.300	58.150	16.100	1.330	170.920
Zimnica	—	990	1.500	1.010	—	—	3.500
Gładzica	—	50	700	600	—	—	1.350
Skarp	—	3.210	2.500	3.550	2.900	—	12.160
Szproty	—	—	—	—	—	—	—
Węgorze	270	2.320	1.360	—	4.310	—	8.260
Wątłusze	28·750	16.260	10.850	6.600	—	31.480	93.940
Węgorzyce	4.950	1.160	—	—	—	—	6.110
Sieja	—	—	—	—	—	—	—
Szczupaki	—	120	1.200	—	4.730	—	6.050
Okonie	—	—	640	—	400	—	1.040
Płotki	—	—	2.400	—	2.400		4.800
Certy	—	1.110	1.050	—	1.750	—	3.910
Śledzie	480	700	—	—	—	50	1.230
Razem w kg	**63.350**	**42.060**	**72.500**	**69.910**	**32.860**	**32.860**	**313.540**
Wartość w zł	17.974	15.351	25.090	24.252	22.300	8.629	113.596
Miesiąc ubiegły w kg	65.910	52.390	93.370	71.780	28.650	10.100	322.200
Razem od pocz. r. w kg	1.697.010	960.870	1.014.120	215.050	238.750	909.160	5.034.960

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Czerwiec *(June)*				Maj *(May)*	Czerwiec *(June)*				Maj *(May)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	—	**95**	—	**95**	**33**	**2**	**56**	**274**	**332**	**644**
Hull	—	39	—	39	12	—	29	—	29	5
Londyn	—	56	—	56	21	2	27	274	303	639
Argentyna	**1**	—	**101**	**102**	**98**	**6**	—	**727**	**733**	—
Buenos Aires	1	—	101	102	98	6	—	727	733	—
Belgia	—	**20**	**9**	**29**	**25**	—	—	—	—	—
Antwerpia	—	20	9	29	25	—	—	—	—	—
Brazylia	**1**	—	**35**	**36**	**30**	**19**	—	**114**	**133**	—
Rio de Janeiro	1	—	5	6	8	9	—	24	33	—
Santos	—	—	30	30	22	10	—	90	100	—
Dania	**3**	**70**	**8**	**81**	**112**	—	**24**	**2**	**26**	**90**
Kopenhaga	3	70	8	81	112	—	24	2	26	90
Estonia	—	**8**	—	**8**	**3**	—	**8**	—	**8**	—
Tallinn	—	8	—	8	3	—	8	—	8	—
Finlandia	—	**7**	—	**7**	**12**	—	**1**	—	**1**	**1**
Helsinki	—	7	—	7	12	—	—	—	—	1
Inne porty	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—
Francja	**46**	**87**	**106**	**239**	**7**	**28**	**182**	**872**	**1 082**	**659**
Bordeaux	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Boulogne sur Mer	15	19	6	40	—	—	—	—	—	—
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	374
Dover	4	16	55	75	—	—	—	—	—	—
Le Havre	27	52	45	124	7	28	182	872	1 082	283
Holandia	—	**11**	—	**11**	**3**	—	**3**	—	**3**	**3**
Rotterdam	—	11	—	11	3	—	3	—	3	3
Kanada	—	—	—	—	**30**	—	**12**	**29**	**41**	**96**
Halifax	—	—	—	—	30	—	12	29	41	96
Łotwa	—	—	—	—	**1**	—	—	—	—	—
Ryga	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Niemcy	—	**5**	—	**5**	**1**	—	—	—	—	**3**
Hamburg	—	3	—	3	—	—	—	—	—	2
Inne porty	—	2	—	2	1	—	—	—	—	1
Norwegia	—	**5**	—	**5**	—	—	**4**	—	**4**	**2**
Oslo	—	5	—	5	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	—	—	—	—	—	4	—	4	2
Portugalia	—	**1**	—	**1**	—	—	—	—	—	—
Lizbona	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
Senegal	—	—	**1**	**1**	—	—	—	—	—	—
Dakar	—	-	1	1	—	—	—	—	—	—
Stany Zjedn. Am. P.	—	**135**	**357**	**492**	**859**	—	**49**	**242**	**291**	**569**
New York	—	135	357	492	859	—	49	242	291	569
Szwecja	—	**39**	—	**39**	**7**	—	**10**	—	**10**	**3**
Göteborg	—	1	—	1	1	—	1	—	1	1
Kalmar	—	6	—	6	4	—	3	—	3	—
Malmö	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—
Sztokholm	—	25	—	25	2	—	5	—	5	—
Inne porty	—	4	—	4	-	—	1	—	1	2
via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	**2**	—	—	—	—	—
Gdańsk	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—
Razem	**51**	**483**	**617**	**1 151**	**1 223**	**55**	**349**	**2 260**	**2 664**	**2 070**

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — HENRYK TETZLAFF

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR. ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ DROBNE ZŁ 0.50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36